Giancarlo Costa

I fantasmi del mare

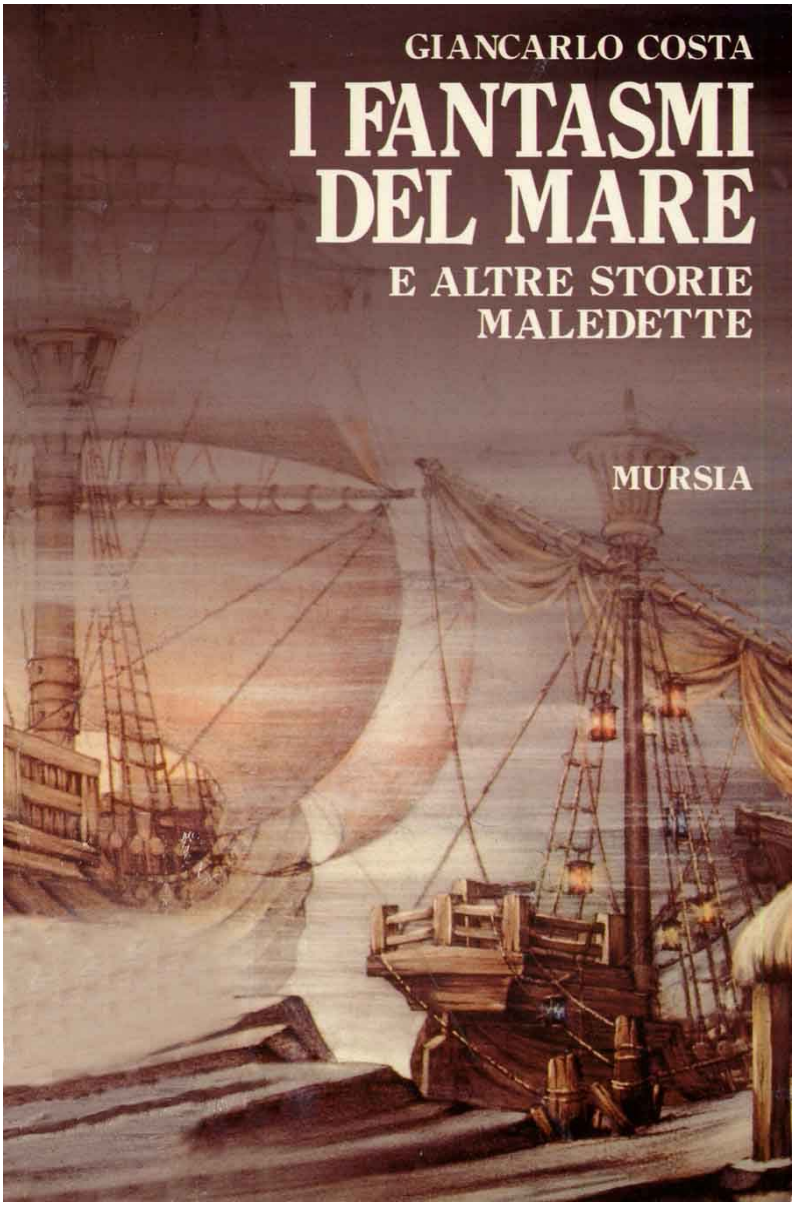
e altre storie maledette

Mursia

Il materiale iconografico è stato fornito direttamente dall'Autore.
Per eventuali e comunque non volute omissioni relative alla proprietà letteraria e fotografica e per gli aventi diritto tutelati dalle leggi, si avverte che l'Editore ha provveduto alla notifica presso l'ufficio della Proprietà letteraria, artistica e scientifica, ai sensi della legge sul diritto d'autore.

A mio figlio Horace

© Copyright 1995 Gruppo Ugo Mursia Editore S.p.A.
Tutti i diritti riservati - *Prìnted in Italy*
4502/AC - Gruppo Ugo Mursia Editore S.p.A.- Via Tadino, 29 - Milano
ISBN 88-425-1962-6



VISIT…

Indice

INTRODUZIONE 3
I L'INAFFERRABILE *BAYCHINO* 6
II L'INQUIETANTE INCONTRO DELL'*ELLEN AUSTIN* 9
III L'EPISODIO DELLA *CARROLL A. DEERING* 11
IV MARLBOROUGH E ABBEYS. HART, CIMITERI GALLEGGIANTI 14
V LE PERIPEZIE DELLA SCHARNHORST 17
VI IL *GREAT EASTERN*, GIGANTE MALEDETTO 20
VII IL MARINAIO SENZA TESTA DELLA *SQUANDO* 26
VIII IL FANTASMA ASSASSINO DELLA *LLANSTEPHAN CASTLE* 29
IX LA *NANCY HANKS* E ALTRI FANTASMI 32
X IL RACCAPRICCIANTE SPETTRO DELL'*U-65* 36
XI L'*IVAN VASSILI* LA NAVE DEL TERRORE 40
XII LE FAMIGERATE *GOODWIN SANDS* 43
XIII LE ENIGMATICHE *PALATINE LIGHTS* 47
XIV LO STRANO CASO DEL *MARY ANN* E ALTRI FANTASMI ANCORA 50
XV L'AGGHIACCIANTE INCONTRO DELL'*OCTAVIUS* 54
XVI IL MACABRO INCONTRO DELL'*OURANG MEDAN* E UNA INSPIEGABILE SPARIZIONE 57
XVII CRONACHE DI MORTI ANNUNCIATE 61
XVIII POLENE INESPLICABILMENTE NEFASTE 67
XIX UN'ANTICA MALEDIZIONE 72
XX I FANTASMI DELLA COSTA 76
XXI LE ISOLE MISTERIOSE 81
Appendice I AVVERTENZA 90
Appendice II GLOSSARIO 92
BIBLIOGRAFIA 95

INTRODUZIONE

Non molto tempo fa un conoscente, persona seria e acculturata, volle mettermi al corrente, non senza preoccupazione, di un episodio avvenuto a Milano. In un negozio d'abbigliamento del centro, una signora in compagnia della figlia ventenne era andata a fare acquisti. Il marito e padre rimasto fuori ad aspettarle, non vedendole tornare, e non avendo ottenuto una risposta soddisfacente dai commessi del negozio, si era rivolto ai carabinieri i quali prontamente intervenuti avevano scoperto nel retrobottega le due donne già anestetizzate che, in un'improvvisata sala operatoria, stavano per essere sottoposte a un espianto d'organi.

A me che incredulo chiedevo dove avesse letto questa notizia, mi rispose che l'aveva avuta da amici di amici, conoscenti delle protagoniste del racconto... eravamo dunque in piena leggenda "metropolitana", ma il mio conoscente non se ne rendeva conto, e l'aveva accettata come realtà.

È un fenomeno curioso, e anche abbastanza inquietante che alla soglia del duemila, nel nostro disincantato XX secolo circolino ancora racconti fantastici la cui origine risale al Medioevo, perché di storie come questa ce ne sono a decine; quasi ogni giorno ne nascono di nuove e si diffondono e "modernizzano" quelle vecchie, senza che un po' di senso critico sia in grado di separare il vero dal falso; basta mescolare con sapienza invero mediocre il verosimile con il paranormale e il gioco è fatto: nasce così la storia dell'auto nera vista vicino agli asili che ruba i bambini o la supposta esistenza di sette sataniche che praticano sacrifici umani, "untori" di Aids, autostoppisti fantasma, palle di fuoco che corrono nella notte, spettri, animali giganteschi e sconosciuti sfuggiti a chissà quale zoo e che nessuno riesce a prendere...

Eppure basterebbe chiedersi perché non si riesce mai a dare un nome o risalire ai protagonisti di queste strane storie, o perché queste avvengano sempre in luoghi lontani o comunque sempre vaghi per cui un controllo è impossibile, perché non nasca un sano dubbio sistematico. Se qualcuno dotato di buona voglia, e soprattutto di tempo, volesse andare in fondo e risalire all'origine di queste voci, potrebbe passarvi tranquillamente tutta la vita senza giungere a nulla di concreto: questa notizia l'avete avuta dal signor X? Voi risalite fino al signor X che vi dirà di averla saputa dalla signora Y, la quale l'avrà saputa a sua volta dalla signora Z e così via all'infinito, perché l'origine di quel racconto affonda le sue radici... nel mito.

Queste leggende che possono essere orride, allucinanti, o semplicemente buffe, sono prodotte dalle nostre stesse angosce, dalle nostre paure, perché gli esseri umani proiettano nell'immaginario collettivo le mostruosità e i terrori della coscienza,

come se creando un responsabile dei nostri terrori e delle nostre ansie la disperazione, nella quale vivono più o meno inconsciamente, diventasse più accettabile.

Il sentimento primordiale dell'uomo è, dunque, la paura, sentimento che condivide con gli animali, ed è collegata al mistero di un nemico dai contorni appena accennati, imprecisi o, peggio, invisibili. È proprio su questo terreno che nascono e si sviluppano le leggende; certo oggi nessuno crederebbe più a fate o a folletti, ma la figura del fantasma, dello spettro che sono collegati all'idea della morte, fa ancora paura e la leggenda nasce dall'incontro di due menti labili: da una parte abbiamo chi crea la voce quando qualche elemento di realtà, anche presunta, riesce ad agganciarsi alla favola, dall'altra chi riceve l'informazione e la accetta perché in questo modo, trovando un "colpevole" o comunque un responsabile di avvenimenti - gli eventi - che suscitano timore o paura, riesce a dare una fisionomia ai suoi timori.

Infine c'è un altro elemento, non meno importante. È che credere a queste cose fa piacere, è "rassicurante". Sappiamo che è facilissimo credere alle cose che fanno piacere, esse resistono facilmente alle critiche e non si ha nessuna voglia di pensare che, forse, potrebbe trattarsi di sola fantasia. Ed ecco che le dicerie, una volta messe in circolazione, appaiono come forze irresistibili, non tornano nell'ombra se non per riapparire con nuovi travestimenti alla prima occasione.

Se queste voci ottengono tanto successo ancora ai nostri giorni e nelle nostre metropoli - e questo forse è spiegabile con il bisogno di spiritualità e di fantastico degli uomini - è facile immaginare quale successo e quale diffusione avessero nel secolo scorso, in un ambiente già di per sé inquietante e misterioso come il mare e con la nave come principale protagonista, perché la nave, a differenza di tutti gli altri mezzi di trasporto, è stata sempre considerata come una creatura vivente con un proprio carattere, una propria volontà, difetti propri, proprie qualità e, infine, un proprio destino. L'oculus, *occhio apotropaico che gli antichi dipingevano sulla prua, aveva anche la funzione di personificare le navi, tanto è vero che i drakkar vichinghi oltre alla terribile testa di drago posta come polena sulla ruota di prua, avevano anche una specie di coda sul dritto di poppa e, quando l'imbarcazione era nascosta tra due creste d'onda ed erano visibili solo queste due estremità si aveva l'impressione che non di una nave si trattasse, ma di un grande serpente o di un drago marino.*

I marinai poi, che erano gente che viveva in un ambiente perennemente ostile, esposti a tutti i pericoli possibili e immaginabili, senza la possibilità di comunicare con le famiglie per anni, talvolta per decenni, cercavano un aiuto psicologico nella religione e, soprattutto, nella superstizione, pronti a credere e a diffondere loro stessi, dopo averli ingigantiti, fatti ed eventi assolutamente impossibili.

E non bisogna credere che queste leggende riguardino solo fatti e cose del passato: durante le due guerre mondiali più di una nave militare ebbe una fama sinistra e persino unità come i sommergibili, la cui tecnologia e la cui peculiario mal si conciliano con racconti di un tempo remoto, furono protagoniste di episodi soprannaturali.

In queste leggende non è difficile riconoscere miti dell'antichità riesumati e

adattati alla circostanza: le navi dei morti, le navi assassine, quelle che si vendicano su chi le ha fatte naufragare, quelle numerose che hanno a bordo un fantasma che, come negli antichi castelli scozzesi, si diverte a scacciare gli intrusi o i curiosi terrorizzandoli.

ho spettro che viene ad avvisare qualcuno della sua prossima dipartita è un classico della "letteratura gotica vittoriana": se ne sono citati alcuni esempi che in passato venivano riportati da persone serissime e degne di fede.

Il paranormale non si arresta alle navi: anche le coste, talune isole e persino i fari sono "infestati", per non parlare di luoghi particolari come le Goodwin Sands, sulla Manica, dove si dice che accadano storie strane e paurose con precisa ricorrenza pluriennale.

La polena, quella scultura quasi surreale sulla prua delle antiche navi, non poteva non suscitare leggende, e non delle meno piacevoli anche se interessanti; così come gli antichi egizi, sui quali esiste tutta una letteratura di fantasia, che riuscirono a creare gravi problemi e disastri ai profanatori delle loro tombe e ai disturbatori del loro riposo.

GIANCARLO COSTA

I
L’INAFFERRABILE *BAYCHINO*

> «...la tempesta ha benedetto i miei risvegli marittimi.
> Più leggero di un sughero, per dieci notti ho danzato sui frangenti, questi eterni conduttori di vittime, senza rimpianto per l’occhio insulso dei fari.»
>
> J.N. ARTHUR RIMBAUD, *Le Bateau Ivre*

La Hudson Bay Company ha sempre posseduto navi, mezzi indispensabili per i suoi commerci nel Mar Glaciale Artico. Ancora negli anni venti disponeva di golette, che difficilmente duravano più di due stagioni senza andar perdute, cosa abbastanza naturale date le estreme difficoltà climatiche dell’Artico e le terribili tempeste che vi imperversano, tuttavia dopo l’ulteriore perdita della *Lady Kinderley*, la Compagnia decise di abbandonare la vela per il vapore; queste navi si erano dimostrate infatti più pratiche e resistenti.

Fu così che nel 1921 il *Baychino*, un vapore di 1300 tons a due eliche, entrò a far parte della Hudson Bay Company con base a Vancouver, nella British Columbia. Per ben nove anni la nave percorse quei mari terribili tra l’Alaska e le coste orientali della Russia, il mare di Beaufort e lo stretto di Mac Klintock sfuggendo alla morsa dei ghiacci, agli iceberg e a tutte le altre insidie del Grande Nord.

Il 1° ottobre del 1931 però, durante una delle abituali bufere di neve, rimase intrappolato dal ghiaccio nei pressi di Wainwright, a nord-ovest della costa dell’Alaska, nel mar di Chukchi. La situazione non era allegra, ma per i marinai, abituati a quel genere di difficoltà, non era neppure una tragedia; in fondo si trattava di una situazione a cui erano preparati, già toccata a molti di loro stessi e a molti dei loro colleghi: a bordo c’era un relativo comfort, i viveri non mancavano, avrebbero potuto tranquillamente svernare sul posto e, al disgelo di primavera, rientrare a Vancouver. Erano lì da circa un mese quando la situazione venne a peggiorare: la pressione del ghiaccio sullo scafo della nave aumentava continuamente, c’era il pericolo che lo scafo si sfasciasse e affondasse, un’esperienza assai spiacevole già toccata a molti esploratori polari.

Il comandante Cornwall, un uomo prudente e con grande esperienza artica, decise allora di trasferirsi a terra o, per meglio dire, sul ghiaccio, con un improvvisato accampamento; da lì sarebbe stato possibile tenere sotto controllo la nave che aveva a

bordo un carico di pellicce da un milione di dollari e, nella malaugurata ipotesi fosse andata in pezzi, sul ghiaccio sarebbero stati più sicuri.

Un gruppo di eskimesi avvista l'inafferrabile *Baychino* con a bordo un prezioso carico di pellicce, imprigionato in un iceberg, ma anche questa volta i tentativi per salire a bordo saranno vani.

Cominciò allora il faticoso sbarco dei materiali e fu costruito un vero accampamento, le lance di salvataggio, per precauzione, furono ammainate e assicurate vicino alle tende. Gli uomini si stavano adattando a questo genere di vita meno confortevole della vita a bordo quando si alzò una bufera di neve che imperversò per più giorni; i 17 uomini restarono ben al caldo nelle loro tende, ma quando il due novembre poterono finalmente uscire, il *Baychino* non c'era più. La tormenta proveniente da sud aveva portato un vento relativamente caldo, il ghiaccio si era sciolto e la nave se ne era andata alla deriva. L'equipaggio, dopo una breve ricerca, smontò l'accampamento e faticosamente si diresse verso Point Barrow, a 50 miglia di distanza. Un eskimese, incontrato durante la faticosa marcia, riferì di aver visto la nave in un punto a circa *45* miglia a sud-est dall'ancoraggio.

Fu organizzata una spedizione di salvataggio e, con l'aiuto di eskimesi con tanto di slitte e cani, iniziò il penoso inseguimento perché i marinai per quanto abituati ai rigori dell'Artico non avevano certo pratica di slitte e cani, e soprattutto non erano preparati a faticose marce nel gelo. La nave fu infine raggiunta dopo 15 giorni, e gli uomini cominciarono a scaricare le preziose pellicce, ma l'operazione in quelle condizioni lontano dalle facilità di porti e ancoraggi, richiese più giorni e, durante una delle pause, in una notte oscura la nave scappò di nuovo per riapparire solo cinque mesi più tardi, nell'estate del 1932, a un gruppo di meravigliati cercatori d'oro che la videro e riuscirono anche a salire a bordo; essi dissero poi che le condizioni erano perfette ma, naturalmente, non poterono far nulla: per rimetterla in marcia, accendere le caldaie, fare qualche piccola riparazione occorrevano dei marinai.

L'anno successivo un gruppo di eskimesi vide la nave all'altezza di Point Barrow, 1000 miglia a ovest dal punto precedente, e si misero ad inseguirla coi loro kayaks. Raggiuntala, salirono a bordo e cominciarono a saccheggiarla di tutto quanto poteva avere un interesse per loro, soprattutto le preziose pelli, ma mentre il saccheggio si compiva, ancora una volta si alzò una tormenta di estrema violenza; i kayaks furono spazzati via come fuscelli, alcuni eskimesi scomparvero e gli altri rimasero intrappolati sulla nave alla deriva per dieci giorni. Quando finalmente riuscirono a sbarcare, spaventatissimi, tutti erano convinti che la nave attirasse le tempeste, che gli uomini bianchi la avessero abbandonata per questo motivo, e che ora appartenesse ai *tupidek*, i malvagi demoni della mitologia eskimese abitanti nell'interno dei ghiacciai.

La fantomatica nave "ripartì" mentre alla Compagnia giungevano frammentarie

notizie di altri avvistamenti: nel 1934 la incontrò lo schooner *Trader* i cui marinai riuscirono ad abbordarla; a bordo c'era ancora il disordine lasciato dal saccheggio degli eskimesi dell'anno precedente: pelli sparse sul ponte, campioni di preziosi minerali gettati qua e là, casse da imballaggio sfasciate, carte nautiche sparse nei luoghi più disparati, ma lo stato generale della nave era ancora eccellente. Anche questa volta il tempo si guastò all'improvviso e, ancora una volta, la nave meritò il titolo di "inafferrabile". Gli ultimi a salire a bordo furono il comandante Hugh Polson con i suoi uomini nel novembre del 1939, ma la nave non potè essere presa a rimorchio per le condizioni proibitive del mare.

Le ultime notizie risalgono al 1956, se dobbiamo credere alla testimonianza di un cacciatore di foche eskimese: la nave semi intrappolata in un blocco di ghiaccio faceva rotta verso nord, nel mare di Beaufort. Ci si può domandare come sia possibile una così lunga sopravvivenza di una nave abbandonata, esposta a tutte le furie degli inverni artici.

Come vedremo, questo è un fenomeno relativamente frequente: una volta che la nave sia stata intrappolata nel ghiaccio, il pericolo più grosso è costituito dalla sua resistenza alla terribile pressione esercitata intorno allo scafo dall'acqua che solidificandosi aumenta di volume perché, se è vero che nessuno scafo riesce a resistere a questa pressione, è altrettanto vero che se la nave, per la sua forma o per le condizioni ambientali, riesce a sollevarsi su di esso posandovisi sopra e a sfuggire quindi alla morsa mortale, la sua vita così "ibernata" può durare indefinitamente.

Come i ghiacci della Siberia hanno conservato dei mammouths ancora "commestibili", così quelli dell'Artico hanno custodito tante navi in perfetto stato: nel 1911 nel Mar Glaciale Artico fu trovata una nave i cui documenti di bordo risalivano al 1848; nel 1910 era stata ritrovata quasi intatta la *Investigator*, abbandonata dall'esploratore inglese Mac Clure nel 1854, e le navi di John Franklin *Erebus* e *Terror* riapparvero incastrate in un iceberg al largo di Terranova dopo sei anni di abbandono.

Nel 1930 alcuni balenieri trovarono i resti della sfortunata spedizione dell'aeronauta Andrée che, partito in pallone nel 1898, era scomparso definitivamente nelle brume del polo nord: le lastre fotografiche della spedizione furono sviluppate e stampate con ottimi risultati, come se fossero state impressionate poco prima.

II
L’INQUIETANTE INCONTRO DELL’*ELLEN AUSTIN*

«In mare tutto è possibile; e poi chi sa che cosa c’è oltre la vita?»
VITO DUMAS, navigatore solitario

Certe volte anche i più scettici restano perplessi di fronte ad alcuni avvenimenti: tutto sembra organizzato da un regista di fantascienza o di film del terrore. Eppure cosa si deve pensare a proposito dell’avventura accaduta al comandante americano W. Baker che, agli inizi dell’autunno del 1881, conduceva il suo veliero da Liverpool a Boston?

Una mattina viene avvistata una goletta che naviga stranamente, senza seguire una rotta precisa.

Vengono fatti dei segnali i quali rimangono senza risposta, guardando col cannocchiale il ponte della nave sembra deserto, al timone non c’è nessuno. Il comandante Baker pensa che a bordo della goletta sconosciuta sia accaduto qualcosa e, dopo averla osservata per qualche tempo, decide di andare a vedere.

Messa in mare una lancia, accompagnato da alcuni uomini e dal medico di bordo, riesce ad avvicinarsi, ma nessuno risponde ai saluti di Baker che, revolver in pugno, sale a bordo. Altri richiami restano senza risposta; la nave è deserta e si comincia ad esaminarla. Il carico è costituito da legno pregiato, ma il giornale di bordo manca, così come manca qualsiasi documento che possa servire all’identificazione della nave, sulla poppa le assi sulle quali normalmente è scritto il nome sono state segate.

A bordo ogni cosa è al suo posto, non mancano nemmeno le provviste, le manovre sembrano in buono stato.

Baker decide allora di impadronirsene per intascare il premio riservato a chi recupera navi abbandonate. Formato un equipaggio di fortuna con gli uomini in eccedenza della sua nave, decide di riprendere la rotta per Boston seguito dalla goletta.

Per due giorni le navi navigarono di conserva in vista l’una dell’altra scambiandosi di tanto in tanto dei segnali, poi ci fu un’improvvisa caduta del vento, mentre i barometri scendevano velocemente. Era il classico indizio dell’avvicinarsi di un uragano e, a bordo delle due navi, furono prese le dovute precauzioni: velatura ridotta, portelli e boccaporti ben chiusi e rinforzati, come rinforzate furono tutte le attrezzature che il mare avrebbe potuto spazzar via dalla coperta.

Difatti un terribile uragano scoppiò a qualche centinaio di miglia di distanza; infuriò per molte ore a est delle Bahamas per poi scagliarsi sulle coste della Georgia, dell’Alabama e del Mississippi, dalle cronache del tempo risulta che annegarono o

risultarono disperse più di 700 persone. Le due navi furono abbastanza fortunate perché l'occhio dell'uragano vero e proprio le risparmiò, ma non poterono evitarne la "coda"; il mare sembrava impazzito, ondate gigantesche spazzavano i ponti, solo uno straccetto di vela era a riva, quel tanto appena per governare alla cappa. Tuttavia riuscirono a restare in vista l'una dell'altra durante i due giorni di bufera; poi ci fu un piovasco con forte vento che impediva di tenere gli occhi aperti, la pioggia sembrava cadere orizzontalmente e la visibilità era praticamente ridotta a zero.

Quando il vento cessò e la visibilità tornò ad essere sufficiente, la goletta era scomparsa. Dall'*Ellen Austin* le vedette cominciarono a scrutare tutto l'orizzonte fino a quando fu avvistata una nave lontanissima. Baker salì personalmente a riva dell'albero di maestra e con il cannocchiale potè accertare che si trattava effettivamente della nave ricercata. Appena a portata di vista furono fatti dei segnali, ma non vi fu alcuna risposta e, preoccupato, Baker ordinò di dirigersi sulla goletta, la quale non teneva una rotta vera e propria facendo accostate a dritta e a sinistra. Questo strano comportamento fece perdere molto tempo alla lancia di Baker che a forza di remi si dirigeva verso la nave, ma quando finalmente riuscì ad abbordarla di poppa, si rese conto che era di nuovo abbandonata: l'equipaggio era scomparso, come se non avesse mai messo piede a bordo.

Di nuovo fu fatta una minuziosa ispezione: le provviste non erano state toccate, le cuccette erano intatte, le luci di via non funzionavano pur essendo state riempite di olio di balena dall'equipaggio, cosa che avrebbe consentito un'autonomia di tre giorni. La cosa più strana era che anche questa volta mancava il giornale di bordo.

Non sappiamo come fece Baker a convincere i marinai a formare un secondo equipaggio, ma ci riuscì prendendo delle precauzioni perfino esagerate. Innanzi tutto un'imbarcazione sarebbe stata lasciata in acqua a rimorchio della misteriosa goletta in modo che in caso di emergenza non si sarebbe perso tempo per metterla in mare. Tutti i marinai erano armati e sarebbe bastato sparare un colpo come segnale di pericolo per far intervenire la *Ellen Austin;* ogni quarto d'ora si sarebbe azionato il segnale acustico e in ogni caso le navi avrebbero navigato a distanza ravvicinatissima, in modo da tenersi continuamente sotto controllo.

L'indomani mattina le due navi erano sempre a fianco e continuavano a scambiarsi segnali quando, d'improvviso, il cielo cominciò ad oscurarsi, cadde un po' di pioggia e la visibilità si ridusse a meno di mezzo miglio; la goletta rimase indietro e fu lentamente inghiottita dalla nebbia avanzante, mentre i segnali cessavano.

Immediatamente Baker virò di bordo per tornare indietro, ma, benché la manovra fosse stata effettuata con grande tempestività, la goletta non fu più trovata. La notte passò mentre dal veliero si segnalava in tutte le direzioni, si suonava il corno da nebbia e la campana di bordo e, di tanto in tanto, si sparavano colpi di arma da fuoco per richiamare l'attenzione. Il mattino spuntò su un mare grigio, deserto, sul quale navigava mestamente la sola *Ellen Austin;* la goletta era definitivamente scomparsa con tutto il secondo equipaggio. Invano Baker incrociò a lungo in quelle acque, invano chiese notizie alle navi di passaggio. Di esito nullo, infine, furono le ricerche effettuate lungo la costa e nei porti: nessuno vide più quella nave e quegli uomini.

III
L’EPISODIO DELLA *CARROLL A. DEERING*

> «É quel terrore confuso del soprannaturale che perseguita l’uomo fin dalla nascita del mondo è legittimo, perché il soprannaturale altro non è che ciò che si mostra ancora sconosciuto.»
>
> GUY DE MAUPASSANT, *Lettera di un pazzo*

La mattina del 31 maggio 1921, le vedette della Guardia Costiera del temuto Capo Hatteras, in North Carolina, durante una mareggiata videro una grande goletta a 5 alberi dirigersi verso i pericolosi Diamond Shoals.

In quegli anni non venivano più costruite navi a vele quadre, perché necessitavano di equipaggi numerosi ed esperti; questo costava molto caro agli armatori i quali avevano scoperto che navi di uguale stazza armate a goletta potevano navigare con equipaggi molto ridotti, a solo scapito della velocità. Ormai, per le merci pregiate che esigevano trasporti veloci, si impiegava il vapore, che stava progressivamente scacciando la vela da tutti i mari. La vela sopravviveva, quindi, per trasporti “poveri”: legname, guano, minerali. Qui le navi a vela potevano ancora competere bene con i vapori per il prezzo dei noli, ma gli equipaggi dovevano essere ridotti veramente al minimo; anzi molti armatori dell’Ultima Vela avevano regolarmente equipaggi in sottonumero.

La vita a bordo di queste navi era molto faticosa, ma non c’era più bisogno di andare a riva sui pennoni per imbrogliare le vele: tutto si poteva manovrare dalla coperta. Furono allora costruite golette a 4, 5, 6 e persino a 7 alberi, ma i modelli più grossi si rivelarono un fallimento per la loro difficoltà a manovrare.

Prima che i guardacoste potessero fare qualcosa, la goletta andò ad incagliarsi a vele spiegate negli scogli. Da terra partì subito un’imbarcazione di salvataggio che, date le condizioni del mare, non potè avvicinarsi. Il maltempo infuriò per 4 giorni e da terra assistettero impotenti alle grandi ondate che si abbattevano sullo scafo, mentre le vele si laceravano una dopo l’altra. Una cosa però riuscirono subito a capire: la goletta era certamente abbandonata perché dalle gru mancavano le lance di salvataggio.

Finalmente il 4 febbraio un rimorchiatore riuscì ad accostare alla nave e alcuni uomini salirono a bordo. La nave era deserta ad eccezione di due gatti che si erano rifugiati in cambusa; le due ancore di posta mancavano, in cucina c’era ancora del cibo sui fornelli, segno evidente dell’abbandono in gran fretta della nave, la ruota del

timone era rotta, come danneggiato era anche un frenello; la chiesuola e la bussola erano state distrutte. Nel locale dell'equipaggio non c'erano gli indumenti e gli effetti personali dei marinai, in plancia mancavano il giornale di bordo e gli strumenti di navigazione. Nella cabina del comandante tutto era in grande disordine: il suo baule e il sacco non c'erano più, il letto era disfatto, c'erano invece tre paia di stivali di taglie diverse, qualcosa faceva pensare che il comandante non fosse lì al momento dell'abbandono.

La grande goletta si chiamava *Carroll A. Deering* ed era stata varata il 4 aprile del 1919 nel Maine. Apparteneva alla C.G. Deering Co. di Portland, proveniva da Rio de Janeiro dove aveva portato un carico di carbone, ed era diretta a Norfolk, Virginia. Naturalmente tutti si chiedevano che fine avesse fatto l'equipaggio il cui comandante Willis B. Wormell, di 66 anni, era conosciuto e stimato negli ambienti marittimi.

Dalle indagini emersero fatti inquietanti: Wormell si era confidato con un suo amico a Rio dicendo di avere problemi con l'equipaggio che continuava ad ubriacarsi, inoltre non aveva fiducia nel suo Primo Ufficiale il quale, tra l'altro, si era ubriacato durante lo scalo alle Barbados e Wormell aveva dovuto pagare una cauzione per farlo uscire di prigione; era sembrato preoccupato e insicuro.

L'indagine appurò inoltre che la *Deering* il 23 gennaio aveva doppiato il faro galleggiante di Cape Fear dove non era stato notato nulla di anormale. Poi, nella notte del 27, si era alzata una tempesta con vento da *15* nodi, ma il 29, alle quattro del pomeriggio, la goletta si era avvicinata alla nave-faro di Cape Lookout segnalando di avere perso le ancore e pregando di ritrasmettere quel messaggio alla Compagnia. Tra Cape Fear e Cape Lookout ci sono solo 85 miglia e la nave aveva dunque impiegato ben sei giorni per coprire questa breve distanza ma, forse a causa della tempesta, aveva dovuto mettersi alla cappa.

Il comandante della nave-faro di Lookout dichiarò in seguito che non aveva potuto ritrasmettere il messaggio a terra perché la sua radio era in avaria; la *Deering* non l'aveva. Disse, inoltre, di aver notato a bordo segni di indisciplina e che l'uomo con cui aveva parlato a mezzo del megafono aveva i capelli rossi, sembrava uno straniero e comunque non un ufficiale.

Il particolare più importante era tuttavia che poco dopo la *Deering*, un altro veliero era passato vicino alla nave-faro tenendo la stessa rotta della goletta e non aveva risposto ai segnali. Il comandante aveva pensato si trattasse di una delle tante navi contrabbandiere frequenti in quelle acque; non dimentichiamo che siamo nei primi anni del Proibizionismo, ed essendo possibile guadagnare somme enormi col contrabbando, non erano pochi quelli che vi si dedicavano. Chi faceva questi traffici non aveva scrupoli e si erano verificati veri e propri episodi di pirateria in pieno ventesimo secolo, lungo la "rotta del rhum".

Tuttavia vi era qualcosa di strano perché i contrabbandieri preferivano tenersi al largo dalle navi-faro, scomode testimoni delle loro rotte. Anche stavolta l'inchiesta fu seguita da lunghe polemiche: se ne occuparono i Dipartimenti di Stato, della Marina, del Tesoro, del Commercio e di Giustizia degli Stati Uniti.

Le polemiche si acuirono quando venne trovata in mare una bottiglia con un messaggio del meccanico di bordo della *Deering:* si diceva che la nave era stata

abbordata e l’equipaggio, fatto prigioniero, era stato portato via in manette.

Certamente questo episodio è da mettere in relazione con il Proibizionismo. Se, come abbiamo visto, la disciplina di bordo era scarsa, non si può escludere che i marinai della goletta, allettati da un facile guadagno, durante la sosta alle Barbados - isola che come tutte le Antille costituiva un punto di partenza del contrabbando - abbiano caricato a bordo della “merce” (e la *Carroll Deering* avrebbe potuto trasportarne per un milione di dollari), senza fare i conti con 1’“organizzazione”.

A dodici miglia dalla costa, fuori delle acque territoriali, c’era infatti la cosiddetta rotta del rhum. Qui le grosse navi scaricavano il prezioso liquido su piccole e veloci imbarcazioni che poi lo avrebbero portato a terra eludendo abilmente la sorveglianza dei guardacoste. Gli equipaggi di queste imbarcazioni erano veri e propri gangsters o, se preferite, pirati. Era accaduto che, per impossessarsi di un carico, questi uomini avessero massacrato interi equipaggi, non era certamente un business per improvvisati.

L’uomo dall’accento straniero che aveva parlato con la nave-faro avrebbe potuto essere uno dei pirati impadronitisi della goletta, e la misteriosa nave che seguiva la *Carroll Deering* la nave che veniva a riprenderli, ma è solo una ipotesi e il mistero rimane insoluto.

IV
MARLBOROUGH E ABBEYS. HART, CIMITERI GALLEGGIANTI

«...e un odore e un rumore di bastimento vecchio,
di legni imputriditi e ferraglie avariate...»
PABLO NERUDA, *El fantasma del buque de cargo*

A volte gli incontri di navi abbandonate riservavano spiacevoli sorprese, se poi si pensa alla superstizione dei vecchi marinai, certi incontri dovevano essere addirittura terrificanti.

Incontro della nave fantasma *Marlborough* al largo di Capo Horn, avvenuto nel 1914; scomparsa misteriosamente 23 anni prima, fu trovata con un equipaggio di scheletri.

Nel 1913 il piroscafo inglese *Johnson* in rotta verso Capo Horn, all'altezza di Punta Arenas avvista un veliero alla deriva evidentemente abbandonato. Le vele lacere, nessuno a bordo, nessuna risposta ai segnali di saluto; il comandante, incuriosito, decide di andare a vedere e fa mettere in mare una lancia.

Il veliero è completamente ammuffito e ricoperto di uno strato verdastro, l'aspetto è sinistro e poco invitante, tuttavia un gruppo di uomini sale a bordo. Le vele a brandelli, le sartie, le manovre e tutte le cime sono imputridite; il ponte della coperta scricchiola e si sgretola sotto i passi circospetti dei visitatori.

Un macabro spettacolo si presenta ai loro occhi: uno scheletro al timone, altri tre sul ponte, dieci sottocoperta e sei nel quadrato. Tutti indossano ancora i resti dei loro vestiti. L'esplorazione della nave prosegue, in plancia trovano il giornale di bordo ammuffito che risulta illeggibile, le altre carte vanno in pezzi tra le mani al solo toccarle.

Al momento di salire a bordo il comandante ha letto sullo specchio di poppa il nome del veliero: "*Marlborough* - Glasgow". Questo nome sembra ricordargli qualcosa.

Mentre gli uomini finiscono le loro verifiche, cerca di ricordare. Ma certamente! Ne aveva sentito parlare 23 anni prima, quando la nave era stata data per dispersa corpo e beni. La notizia lo aveva impressionato perché a bordo c'era imbarcato un suo amico quando era ancora semplice marinaio e, adesso, ritrovava la nave sotto i suoi occhi! No, non era possibile che una nave letteralmente svanita 23 anni prima nei pressi del terribile Capo Horn, ricomparisse adesso in stato di navigabilità. Dove aveva passato tutti questi anni in quelle acque pericolosissime anche per navi efficienti, con abili marinai ed esperti comandanti?

Mentre così rifletteva incredulo, il suo equipaggio la pensava diversamente: poiché non era possibile che una nave avesse potuto vagare da queste parti alla deriva per 23 anni, era evidente che un equipaggio doveva esserci, e quegli scheletri ne costituivano uno diabolico. La *Marlborough* era una nave maledetta e, al pari del Vascello Fantasma, messaggera di morte per chi l'avesse incontrata, forse essa stessa era guidata dal maledetto Olandese Volante.

Quasi ad avvalorare l'ipotesi del superstizioso equipaggio il mare aveva cominciato ad alzarsi e gli uomini, saltati sulla lancia, dovettero arrancare un bel po' sui remi per ritornare a bordo del *Johnson* che li attendeva con le macchine in panna.

La storia della *Marlborough* aveva delle premesse: partito da Lyttleton in Nuova Zelanda al comando di J. Hid, il veliero, che stazzava 1200 tons, era diretto a Londra con un carico di carne di montone congelata, lana e qualche passeggero tra cui una donna. Nell'aprile del 1890 fu avvistato nei pressi di Capo Horn, poi non se ne era saputo più niente. Nel luglio di quello stesso anno, il brigantino *Cordoba* aveva fatto naufragio presso la Terra del Fuoco; i marinai si erano tutti salvati, erano sbarcati, ma avevano sofferto orribilmente il freddo e la fame. A turno, a gruppi di due o tre, facevano delle spedizioni lontano dal loro accampamento in cerca di cibo e di aiuti. In uno di questi percorsi, diretti verso una baia dove una volta vi facevano scalo le baleniere, due marinai del *Cordoba* si erano imbattuti in vari relitti tra cui una lancia di salvataggio che portava il nome "*Marlborough* - Glasgow". Il ritrovamento non li aveva molto interessati, occupati com'erano nella disperata ricerca di cibo ma, poco dopo, non lontano dalla lancia, si erano imbattuti in una rozza tenda fatta con una vecchia vela lacerata. All'interno della tenda c'erano sette scheletri.

I marinai non erano al corrente della scomparsa della *Marlborough* e non ebbero più occasione di tornare in quel luogo; trentatré giorni dopo furono tutti raccolti da un brigantino tedesco dove raccontarono la loro avventura e la macabra scoperta.

Quando a Glasgow gli armatori vennero a conoscenza della lancia e della tenda con gli scheletri, dedussero che si trattava certamente della loro nave. Una cosa però alla quale non pensarono fu come mai, in una zona del mondo così fredda e famosa per conservare i corpi, i due uomini avessero trovato i membri dell'equipaggio già ridotti a scheletri. Sarebbe stato più logico pensare ad un'omonimia o che la lancia della *Marlborough* non avesse alcun rapporto con gli occupanti della tenda.

Un'avventura molto simile fu vissuta dall'equipaggio del vapore tedesco *Pickhuhen* che, nel settembre del 1894, in pieno Oceano Indiano incontrò il brigantino americano *Abbey S. Hart.* Non avendo ricevuto risposta ai segnali di saluto

e non vedendo nessuno in coperta, fu inviato a bordo un gruppo di marinai per vedere cosa fosse accaduto.

L'equipaggio al completo (3 uomini) giaceva cadavere nelle proprie cuccette. Il giornale di bordo diceva soltanto che l'ultimo porto toccato era stato Giava dove avevano fatto un carico di zucchero. Stavano per tornare a bordo quando all'improvviso si era presentato loro un pazzo, forse il comandante del brig, che fissava i marinai tedeschi farfugliando parole incomprensibili. Erano riusciti a portarlo sul vapore per prestargli le prime cure, ma il poveretto era morto dopo poco meno di un'ora. Una volta preso a rimorchio il brig e giunti in porto, i medici stabilirono che l'equipaggio era morto a causa di febbri tropicali, ma i marinai continuarono a credere che gli spettri marini si fossero impossessati della nave e che il terrore avesse ridotto il comandante nello stato in cui era stato trovato.

"Navi della morte" o "cimiteri galleggianti" se ne incontravano spesso in passato. Le condizioni igieniche e soprattutto di alimentazione erano tali che malattie dovute a cibo avariato o malconservato erano diffusissime. Da queste malattie era contagiato l'intero equipaggio, dato che tutti mangiavano le stesse cose, ed era quindi logico che tutti subissero la stessa sorte.

Esistono numerosi altri racconti del genere, ma quelli del *Marlborough* e dell'*Abbey S. Hart* sembrano possedere maggiormente quelle caratteristiche "soprannaturali" che tanta impressione facevano nel passato.

V
LE PERIPEZIE DELLA SCHARNHORST

«Sulla tomba del marinaio, non fioriscono le rose.»
Da una vecchia canzone della Marina tedesca

I fatti più strani e fantastici riguardanti navi, divengono ancor più inquietanti via via che ci si avvicina ai nostri giorni. Quando poi i fatti concernono Marine Militari, quindi ambienti più immuni dalle superstizioni, si rimane molto perplessi e ci si chiede se quel che accadde sia realtà o frutto della fantasia.

La *Scharnhorst,* nave da battaglia della Marina del III Reich, potrebbe essere un classico esempio di quanto detto (ma ne vedremo anche altri). Questa nave costruita proprio poco prima della Seconda guerra mondiale (1936) era un esempio delle mire egemoniche di Hitler. Poiché alla Germania era stato imposto con il Trattato di Londra un limite nel dislocamento globale della sua flotta, i tecnici tedeschi se ne infischiarono e provvidero subito a costruire navi di dislocamento superiore alle 10.000 tons, non come stabiliva il Trattato di Versailles fino allora in vigore. Essi erano riusciti a progettare una nave da battaglia che, pur rispettando i limiti del Trattato di Londra, avrebbe avuto grande autonomia, grande potenza e grande velocità. Si sarebbe trattato di un tipo di unità più piccola e meno protetta, ma altrettanto veloce e con grande potenza di fuoco, insomma più un incrociatore che una nave da battaglia.

La *Scharnhorst* dislocava 26.000 tons ed era stata progettata per competere con le antiquate navi britanniche. I suoi motori da 160.000 Hp, le consentivano una velocità massima di quasi 32 nodi e un’autonomia di 10.000 miglia.

Gli strumenti di bordo erano quanto di più sofisticato la tecnica di allora potesse produrre, in particolare era stato studiato un sistema di punteria e della direzione del tiro automatici in modo che i suoi potenti cannoni fossero anche estremamente precisi.

Purtroppo fu una nave sfortunatissima. Mentre era a metà costruzione, scivolò dall’invasatura uccidendo 61 persone, ferendone altre 110 e restando semirovesciata, tanto che, per raddrizzarla, occorsero ben tre mesi. Nonostante una serie di incidenti e ritardi di minore entità fu infine pronta per il varo, cerimonia alla quale Hitler teneva molto, e a cui avrebbe presenziato personalmente con Göring, Himmler e tutto il seguito di alti ufficiali ed esponenti del nazismo.

Il giorno prima tutto fu preparato per la cerimonia e il palco delle autorità venne addobbato con la classica croce uncinata nel cerchio bianco in campo rosso. Altre

svastiche campeggiavano dappertutto, Hitler avrebbe fatto una bellissima figura.

Durante la notte la nave, spezzando i cavi che la tenevano sullo scalo e travolgendo due piccole navi, che affondarono insieme con altre lance da parata, si varò da sola, rovinando il piacere della cerimonia al Führer il quale dovette accontentarsi di fare un battesimo molto meno formale.

L'incrociatore germanico *Scharnhorst,* una delle unità più sfortunate della marina del III Reich; la sua carriera fu costellata di incidenti fino alla sua tragica fine nel Marc del Nord.

La sua prima azione di guerra fu il bombardamento di Gdansk durante il quale uno dei suoi meravigliosi cannoni da 280 esplose uccidendo 9 uomini e, in una torretta, per un guasto all'impianto dell'aria condizionata, 12 serventi morirono asfissiati. Al ritorno, nel risalire la foce dell'Elba diretta ai cantieri per le dovute riparazioni, incontrò il transatlantico tedesco *Bremen* (già detentore del "Blue Ribbon", ambito premio assegnato al transatlantico che compiva la traversata Europa-America nel minor tempo), orgoglio della flotta mercantile tedesca e l'Abbordo non potè essere evitato. La *Scharnhorst* non ebbe danni, ma il *Bremen* rimase danneggiato e si arenò nel fiume divenendo uno dei bersagli preferiti della RAF.

L'8 giugno del 1940 durante le operazioni di sgombero della Norvegia da parte degli Alleati, mise fuori combattimento la portaerei inglese HMS *Glorious,* ma un cacciatorpediniere britannico riuscì a colpirla con un siluro costringendo la *Scharnhorst* a interrompere un combattimento che sarebbe stato molto favorevole ai tedeschi.

Nel luglio del 1941, quando si trasferì nel porto francese di La Pallice, fu bombardata da aerei inglesi, subendo danni che la costrinsero a rientrare nell'arsenale di Brest con 3.000 tonnellate d'acqua a bordo e le condutture elettriche distrutte; poiché il porto di Brest era particolarmente battuto dagli aerei della RAF, Hitler decise di far rientrare in Germania le navi da battaglia che si trovavano laggiù. Il tentativo era quasi riuscito quando, il 12 febbraio 1942, davanti alla foce della Schelda, la *Scharnhorst* fu danneggiata dallo scoppio di una mina da fondo, che la immobilizzò per mezz'ora, poco dopo un'altra mina davanti Terschelling produsse avarie minori.

Eseguite le necessarie riparazioni, ai primi del 1943 tentò due volte di spostarsi a nord per intercettare i convogli per la Russia, ma tutte e due le volte fu costretta a rientrare alla base a causa dell'aviazione nemica, divenuta molto efficiente. Finalmente, durante una tempesta riuscì a passare e a congiungersi con la *Tirpitz,* che già operava in quelle acque, dai fjordi norvegesi.

La Germania intanto si avviava verso la fine, e c'era una grande sconnessione nelle comunicazioni tra aviazione e marina, cosicché, quando il giorno di Natale del 1943 fu segnalato l'avvicinamento di un convoglio alleato di rifornimenti per la Russia, la nave fu mandata ad intercettarlo, in un certo senso allo sbaraglio.

Le condizioni meteorologiche erano pessime: data la stagione a quella latitudine era praticamente sempre notte, una tempesta di neve rendeva la visibilità nulla, la forza del mare era tale che i cacciatorpediniere di scorta non potevano navigare, per non parlare del sistema di radiolocalizzazione tedesco, molto primitivo rispetto a quello ormai ben collaudato in uso sulle navi inglesi.

Un idrovolante tedesco si alzò comunque in volo e il pilota, a rischio della vita, si abbassò quasi a pelo d'acqua per cercare di vedere come fosse composto il convoglio e, incredibile a dirsi, in un momento di chiarore verso la tarda mattinata riuscì ad avvistare la formazione nemica della quale faceva parte una grossa nave da battaglia e varie altre minori in rotta verso sud.

Questa comunicazione importantissima, dalla quale dipendeva l'esistenza stessa della nave, fu trasmessa alla *Scharnhorst* soltanto tre ore dopo, non solo: l'informazione di vitale importanza, la presenza di una grossa nave da battaglia, fu omessa dal comandante di terra, il quale non ritenne possibile che il pilota in quelle condizioni di visibilità, avesse effettivamente potuto avvistare la formazione nemica così in dettaglio.

Intanto le navi inglesi, grazie al radar, avevano localizzato la *Scharnhorst* da una distanza di 42 km e mezzo, e serravano su di lei a tutta velocità. Alle 9, 30 del mattino, mentre la nave era completamente avvolta nel nevischio di una bufera di neve, il contatto. Preceduto da una salva di proiettili illuminanti, un colpo da 203 si abbatté improvvisamente sulla nave distruggendo la centrale di tiro e uccidendone il personale; il colpo aveva anche distrutto il radiolocalizzatore prodiero della *Scharnhorst* che, pertanto, rimaneva cieca in un settore della prua.

Ormai sotto controllo delle apparecchiature inglesi veniva attaccata dalla corazzata HMS *Duke of York* e accerchiata dai cacciatorpediniere che lanciarono contro di lei ben *55* siluri; venne ripetutamente colpita da questi e dai micidiali pezzi da 376 della corazzata; per rispondere al fuoco i tedeschi poterono soltanto regolarsi a occhio, sulla posizione delle vampe dei cannoni inglesi.

Dopo un'ora di eroico combattimento e completamente in fiamme, a velocità ridotta e avvolta in una nube di fumo, si capovolgeva lentamente, sollevava la poppa con le eliche ancora in moto e affondava. Dell'equipaggio di 1968 uomini, le navi inglesi trovarono soltanto 36 naufraghi semiassiderati su due zattere che cantavano con voce tremante una vecchia canzone della marina tedesca *Auf einem Seemannsgrab da bluhen keine Rosen*, sulla tomba del marinaio non fioriscono le rose.

Questa nave fu certamente molto sfortunata: a parte le alterne vicende proprie delle azioni di guerra, la sua costruzione e il progetto erano perfetti; quanto ai marinai, il loro eroico comportamento fu anche ineccepibile da un punto di vista tecnico e professionale, il forzamento della Manica per recarsi alla base francese di La Pallice dimostra che l'equipaggio era ottimo, e il modo in cui incassò i danni provocati dalle mine non lascia dubbi sulla qualità della costruzione. Eppure il destino sembrò accanirsi contro di lei e, anche nei suoi momenti migliori, le fu sempre compagna una qualche persistente forza ostile.

VI
IL *GREAT EASTERN*, GIGANTE MALEDETTO

«Nostro fine è la conoscenza delle cose per estendere l'umano potere verso la conquista di ogni possibile meta.»
FRANCIS BACON, *Nova Atlantis*

La seconda metà del secolo diciannovesimo segnò l'apoteosi della tecnica, della macchina, del metallo, della Rivoluzione Industriale. In ogni parte dell'Occidente si costruiva, si progettava; era opinione generale e diffusa che le macchine e la scienza avrebbero portato l'umanità verso una seconda età dell'oro. Molti si arricchivano, talvolta bastava un'idea o un po' di spregiudicatezza o, semplicemente, saper prendere dei rischi. Gli ingegneri e i tecnici, erano guardati con grande riverenza, come fossero nuovi maghi capaci di produrre tutte quelle meraviglie che stupivano ricchi e poveri.

Isambard Kingdom Brunel era uno di questi uomini ammiratissimi. Emigrato in America molto giovane, si era subito affermato come costruttore del canale di Albany e del teatro di New York. Tornato in patria aveva stupito i suoi concittadini con il progetto di un futuristico canale sotto il Tamigi. Era, insomma, uno di quegli uomini che pensano le cose sempre con molto anticipo rispetto al loro tempo.

Isambard Kingdom Brunel, l'ingegnere inglese ideatore e costruttore del *Great Eastern,* fotografato dinanzi alle catene dell'ancora della grande nave.

Quando la Eastern Steam Navigation Company, decise di costruire la nave più grande del mondo, ritenne che l'uomo più adatto all'impresa fosse Brunel il quale era già l'apprezzatissimo consulente della Compagnia. E di vera impresa si sarebbe trattato poiché la nave più grande del mondo era in quel momento il transatlantico inglese della P & O *Himalaya* che, varato nel 1853, era lungo quasi 120 metri e aveva una stazza lorda di 3.438 tons. Ma Brunel, all'apice della sua carriera, voleva costruire qualcosa che restasse nella storia della navigazione e aveva progettato una nave lunga leggermente il doppio dell'*Himalaya,* ma con una stazza ben cinque volte superiore.

La nave di Brunel, lunga m 211, larga m 25, con un pescaggio di m 9, una stazza di

18.914 tons e un dislocamento di 28.145 tons, avrebbe potuto trasportare comodamente 4.000 passeggeri o, in condizioni un po' più spartane, 10.000 soldati (in pieno colonialismo, sperava che una nave trasformabile facilmente in un gigantesco trasporto truppe, non posseduta da nessun'altra nazione, avrebbe avuto un grande successo negli ambienti politici e militari di Londra). Avrebbe potuto imbarcare contemporaneamente 6.000 tonnellate di merce e una riserva incredibile di carbone: 12.000 tonnellate. Questo perché, nelle intenzioni del costruttore, la nave avrebbe dovuto essere in grado di navigare a pieno carico da Londra in Australia senza necessità di costosi scali intermedi e la conseguente perdita di tempo. Avrebbe potuto recarsi in India e ritornare in Inghilterra senza fare alcun rifornimento.

Tutte queste cose avveniristiche suscitarono qualche dubbio negli ambienti conservatori della Marina, ma l'atmosfera ottimistica dell'Inghilterra vittoriana e la reputazione di Brunel ebbero facilmente ragione di ogni perplessità, il progetto dell'ingegnere fu approvato con entusiasmo e, nel 1854, ebbe inizio la costruzione del *Leviathan.*

Ogni cosa a bordo era gigantesca: aveva due centrali elettriche e la propulsione era mista a pale, sporgenti quattro metri e mezzo dalla carena, ad elica (7 metri di diametro) e aveva inoltre 6 alberi (chiamati: lunedì, martedì, mercoledì, ecc.), che avrebbero portato una superficie velica di oltre 5.400 mq. I motori delle due pale avevano una potenza di 3.400 Hp, quello dell'elica di 4.900 Hp.

Il suo scafo era talmente robusto da poter urtare qualsiasi ostacolo senza subirne danni preoccupanti: rinforzato da 3.000 piastre d'acciaio e formato da due strati separati da un'intercapedine di 90 cm era quasi una corazzata, e le paratie che dividevano la nave in 12 compartimenti stagni la rendevano pressoché inaffondabile.

Le disgrazie cominciarono fin dall'inizio della costruzione: molti operai morirono sul lavoro, un ragazzino (a quel tempo gli operai iniziavano a lavorare quand'erano ancora bambini) cadde da un'impalcatura a testa in avanti e andò a impalarsi su una trave metallica sporgente, un visitatore rimase ucciso quando una pesante chiave inglese gli cadde sulla testa, un operaio chiodatore scomparve misteriosamente e non fu più rivisto. Il giorno del varo, 3 novembre del 1857, la nave, percorsi pochi metri, si arrestò sullo scalo e non ne volle sapere di scendere in acqua.

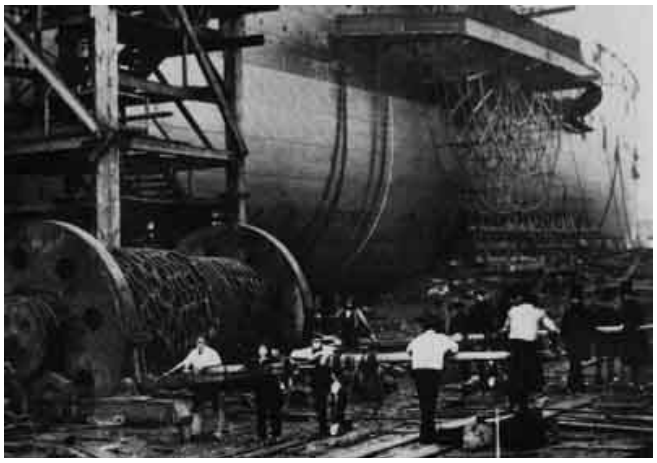
Fu necessario costruire delle enormi presse idrauliche per spingerla, mentre dalla riva opposta del Tamigi veniva tirata mediante argani con mastodontici cavi d'acciaio e dopo uno sforzo di tre mesi e un costo di 120.000 sterline, che rovinò definitivamente la Compagnia facendola fallire, la nave, un bel mattino, grazie ad una marea particolarmente alta, decise di vararsi da sola: era il 31 gennaio del 1858.

A due anni dal varo, la nave era sempre all'ormeggio sul Tamigi, molti venivano a curiosare, ma non si vedeva nessun acquirente; proposta alla Royal Navy, questa si affrettò a declinare l'offerta, e allora fu fondata la The Great Ship Company, con capitali anche di Brunel, il quale acquistò la nave per un quarto di quello che era costata.

Intanto il costruttore, da tempo preoccupatissimo per i problemi finanziari e tecnici posti quotidianamente dalla sua creatura, durante una visita a bordo fu visto impallidire e crollare a terra sul ponte. Trasportato d'urgenza a casa con una carrozza,

gli fu diagnosticato un colpo apoplettico, cosa che gli impedì di assistere alla partenza per il primo viaggio in mare. Il giorno prima della sua morte (15 settembre 1859), il comandante della nave, William Harrison, si lagnò col capo macchinista di non aver potuto riposare durante la notte perché dal fondo dello scafo giungeva il rumore di un martellare sulle lamiere; non si riuscì a trovarne la causa, ma la notte seguente il rumore cessò.

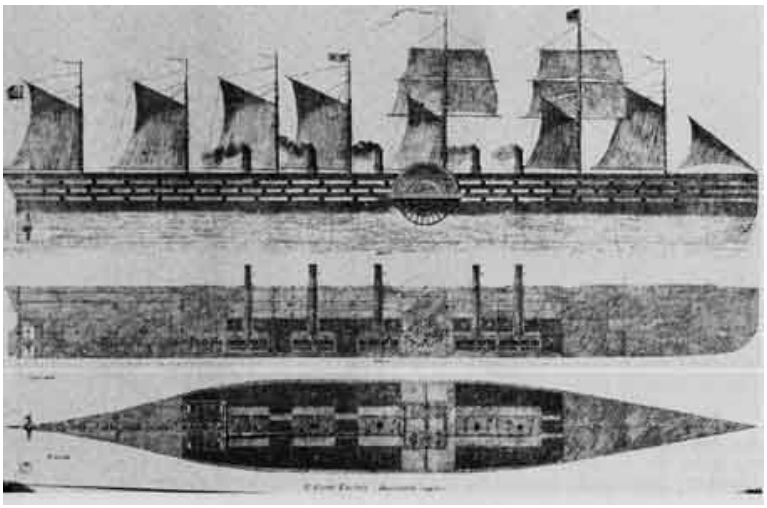
Finalmente la grande nave, ribattezzata *Great Eastern*, fu pronta per il suo viaggio di prova: trainata da sei rimorchiatori, lentamente lasciò l'ormeggio scendendo lungo il Tamigi le cui rive erano gremite di spettatori che inneggiavano e lanciavano grida augurali. I pensionati di Greenwich, ex marinai della Royal Navy, erano tutti fuori a godersi lo spettacolo nelle loro rosse uniformi.



Uno dei tanti tentativi di varo del *Great Eastern:* al momento della messa in mare, la nave rifiutò di scendere in acqua, e fu possibile vararla solo dopo molti mesi di tentativi e sforzi costosissimi.

La nave era da poco giunta in mare quando improvvisamente una terribile esplosione fece letteralmente scoppiare il primo dei grandi fumaioli, quello di prua, seguito dal sibilo assordante del vapore sfuggente da una tubazione rotta. Gli specchi del grande salone, (i passeggeri lo avevano appena lasciato), furono istantaneamente ridotti in mille pezzi, il comandante Harrison, alla testa di 6 uomini, corse nel salone in cerca di eventuali sopravvissuti, ma trovò soltanto la sua bambina di pochi anni, miracolosamente illesa perché, giocando, si era nascosta dietro un riparo al momento dell'esplosione. Le vittime, però, c'erano e come: 5 fuochisti con ustioni gravissime morirono entro poche ore, un altro, che aveva cercato di fuggire fu dilaniato dalle pale, altri 10 rimasero gravemente feriti. Qualcuno aveva chiuso la valvola di scarico del vapore del fumaiolo, ma non si seppe mai chi era stato.

Dopo le necessarie riparazioni la nave fu aperta al pubblico a pagamento, poi salpò per Holyhead nel Galles. Qualche tempo dopo, durante un colpo di vento, il *Great Eastern* ruppe gli ormeggi, uscì in mare restando in balia delle onde per diciotto ore, poi fu spinto sulla spiaggia, dove però potè essere disincagliato abbastanza facilmente. Stranamente, prima di ogni catastrofe si udiva il misterioso martellare.



Sezione e pianta del *Great Eastern,* la gigantesca nave di I.K. Brunel; la carriera di questo gigante del mare fu un continuo susseguirsi di disgrazie e incidenti che mandarono in rovina tutti i suoi finanziatori.

Tre mesi dopo il comandante Harrison, il timoniere e il giovane figlio del commissario di bordo, mentre si recavano a terra con la lancia, fecero scuffia e annegarono. Quando a Londra seppero di quest'ultima tragedia, gli amministratori della società diedero le dimissioni.

Finalmente, nel maggio del 1860 fu annunciato che la più grande nave del mondo, la meraviglia dei mari, il *Great Eastern,* sarebbe partito alla volta del Nuovo Mondo. Molti bei nomi si prenotarono per il viaggio inaugurale, ma i preparativi presero più tempo del previsto, la partenza fu rimandata e la nave partì con soli 35 dei 300 passeggeri che avevano prenotato. Durante il percorso, una cattiva miscela di carbone danneggiò i fumaioli intasandoli e fu necessario chiudere la sala da pranzo.

Infine, dopo 11 giorni di navigazione la nave giunse nel porto di New York dove ricevette una trionfale accoglienza: da Fort Hamilton furono sparate 14 cannonate, centinaia di navi e piccole imbarcazioni circondarono il gigante mentre faceva la manovra d'attracco durante la quale danneggiò la banchina con una delle gigantesche ruote a pale. Nuove qualità di grano, di ostriche, di cappelli si chiamarono *Great Eastern.* Perfino l'esecuzione capitale di un condannato, Albert Hicks, fu rimandata affinché il prete, le guardie e lo stesso Hicks potessero andare ad ammirare la meraviglia dei mari. Poi tutti tornarono all'isola di Bedloe dove il condannato fu impiccato.

In cinque giorni 143.764 persone pagarono 50 centesimi per visitare la più grande nave del mondo.

Mentre si facevano i preparativi per le visite una delle pale schiacciò un marinaio uccidendolo, un altro cadde in mare e annegò, nell'equipaggio scoppiarono violente risse con 2 morti e 13 feriti: furono messi di guardia 6 poliziotti armati.

Quando il pubblico cominciò a salire a bordo, iniziarono i furti: piccole cose, attrezzature, ricordi. Una volta il Commissario di Bordo sorprese una coppia che si portava via un dipinto ad olio preso dal salone: tentò di fermarli, ma questi gli diedero il quadro in testa lasciandolo tramortito sul ponte.

Tutti i tentativi di rendere economica la grande nave fallirono miseramente e l'unità passò di proprietario in proprietario rovinando regolarmente quelli che vollero

investirvi del denaro.

Nel 1861 riprese la serie delle disgrazie, sempre precedute dal martellare: ebbe un abbordo con la nave da carico *Blenheim*, poi, durante una manovra, si impigliò in un cavo di una piccola imbarcazione facendola scuffiare con conseguente annegamento dei 2 occupanti.

Il salone del Great *Eastern* durante la burrasca del 1861 i danni a bordo furono ingenti e molti passeggeri restarono feriti, il salone dovette restare chiuso sino alla fine del viaggio.

Nel settembre dello stesso anno si imbatté in un uragano che spazzò via dalla coperta tutte le imbarcazioni di salvataggio, lastre di acciaio si staccarono nella sala macchine e andarono a sfondare le paratie, le vele furono completamente strappate, barili di olio di pesce rotolarono in coperta sfasciandosi e rendendo scivolosissimo ogni percorso mentre un puzzo nauseabondo si spandeva per tutta la nave, il timone andò in avaria, colpi di mare mandarono in frantumi portelli e vetrate: tra i passeggeri molti furono i feriti. In questo caos, i fuochisti riuscirono a raggiungere il deposito dei liquori la cui porta si era sfasciata e cominciarono a ubriacarsi. Il comandante, molto allarmato, giunse a consegnare delle armi ai passeggeri per proteggere le donne e la nave. Ancora una volta il conto delle riparazioni fu salatissimo: 300.000 dollari.

L'anno successivo, nell'entrare nel porto di New York, nello stretto di Long Island, il *Great Eastern* urtò contro un bassofondo sommerso: i palombari che ispezionarono la chiglia riportarono la notizia di un enorme squarcio lungo 25 metri e alto 4; ma qui si vide la qualità dello straordinario scafo di Brunel perché il secondo strato dello scafo era rimasto perfettamente intatto.

Un giorno uno dei palombari addetti alla riparazione emerse spaventatissimo: mentre gli svitavano il casco raccontò con voce emozionata di aver visto sott'acqua uno spettro che batteva il martello. La voce ormai circolava da tempo. Furono fatte le dovute indagini, dalle quali risultò trattarsi soltanto di un grosso anello di ferro che oscillando batteva sulla carena.

Altri quattro mesi di riparazioni e altri 350.000 dollari.

Finalmente, nel 1865 e negli anni successivi, la sfortuna sembrò abbandonare la grande nave che, noleggiata da Sir Daniel Gooch, potè essere usata con successo nella posa del primo cavo telegrafico sottomarino attraverso l'Atlantico e in quella

del cavo Aden-Bombay: in queste operazioni si mostrò particolarmente adatta tanto da essere usata per la posa di altri tre cavi transatlantici. Rimasta poi per 11 anni senza impiego, divenne ingloriosamente un gigantesco parco di divertimenti galleggiante. Nel 1888 finì dal demolitore.

Quando i rimorchiatori si avvicinarono per trainarla in cantiere, ancora una volta fu udito il misterioso martellare. I cavi cedettero e la nave rischiò di urtare contro le banchine, ma con sforzi sovrumani fu raggiunto il luogo della demolizione, il Cantiere Henry Baths & Sons.

La robustezza del suo scafo si dimostrò ancora una volta eccezionale, perché occorsero tre anni per la demolizione; quando gli operai raggiunsero il doppio fondo, in un compartimento venne trovato uno scheletro con una cassa di utensili vicino, tra cui un grosso martello. Certamente si trattava dell'operaio scomparso durante la costruzione della nave che era stato chiuso per errore dentro questo compartimento.

Per oltre trent'anni, tale era stata la durata della vita del *Great Eastern,* lo spettro dello sfortunato operaio aveva martellato sullo scafo della nave per annunciare una disgrazia. Così dissero i marinai, ma è più verosimile pensare che la scarsa manovrabilità, dovuta all'insufficiente potenza dei motori, sia stata la causa della maggior parte dei guai

VII
IL MARINAIO SENZA TESTA DELLA *SQUANDO*

> «Io vidi certo, ed ancor par ch'io '1 veggia, /un busto senza capo andar sì come/andavan li altri della trista greggia;/e '1 capo tronco tenea per le chiome/pésol con mano a guisa di lanterna...»
>
> DANTE, *Inferno*, XXVIII, 118

Sull'esistenza a bordo di un fantasma, come nei vecchi castelli scozzesi, i racconti erano molti, il più celebre, però, rimane quello della *Squando*.

Una calda sera dell'estate 1889 il Brigantino norvegese *Squando* era regolarmente ormeggiato alla banchina del porto di S. Francisco. Tutto sembrava tranquillo nella pigra umidità estiva del porto; non un rumore proveniva dalle altre navi, non un rumore turbava quel silenzio così naturale. Di tanto in tanto una bava di vento veniva a portare sollievo ai pochi marinai accaldati che si attardavano in coperta.

A bordo della *Squando* da tempo si preparava la tragedia. In passato era abbastanza frequente che i comandanti portassero con loro le rispettive mogli, a dispetto di un'antica superstizione che non voleva ci fossero donne a bordo; erano in genere donne decise, rese dure dalla vita spartana. Capitava che partorissero a bordo, talvolta aiutavano persino nelle manovre e affrontavano le peggiori tempeste con grande disinvoltura condividendo la sorte dell'equipaggio.

A bordo della *Squando* si era verificato il classico triangolo: il primo ufficiale era divenuto l'amante della moglie del comandante. Naturalmente non era stato possibile nascondere a lungo la situazione, che era esplosa all'improvviso. La donna, per scagionarsi, aveva detto al marito di essere stata spesso importunata dal Primo Ufficiale e, per "lavare" l'onore, avevano deciso di eliminarlo.

Così quella sera, dopo aver fatto abbondantemente bere il suo amante, la donna lo aveva abbracciato tenendogli ben strette le braccia mentre il marito, con un colpo d'ascia, gli aveva staccato la testa, poi ne avevano gettato il cadavere in acqua dopo averlo ben zavorrato. Con la decomposizione, però, il corpo era venuto a galla; recuperato non era stato più possibile nascondere il crimine e i due assassini furono condannati.

Con un nuovo comandante la nave riprese il mare, ma a bordo scoppiò un terribile ammutinamento a causa di un fantasma senza testa che terrorizzava i marinai: durante

il disordine il comandante fu ucciso. Un terzo comandante morì in mare due settimane dopo la partenza e un quarto seguì la stessa sorte in circostanze alquanto misteriose. Dopo quest'ultima morte, l'intero equipaggio sbarcò dalla nave al suo arrivo a Bathurst, New Brunswick, nella primavera del 1893.

La voce del fantasma senza testa si era frattanto sparsa nei porti e nonostante un prete avesse provveduto ai regolari esorcismi, non si trovava più nessun marinaio disposto a mettere piede a bordo, e la nave restava abbandonata all'ancora.

Gli armatori sollecitarono allora il console norvegese affinché sbloccasse la situazione; ai loro occhi non era possibile che, agli albori del ventesimo secolo, una nave non trovasse equipaggio a causa di assurde superstizioni. Il console riuscì, dietro lauta ricompensa, ad assoldare due brutti ceffi come guardiani notturni e diede loro istruzioni molto precise: essi avrebbero dovuto nascondersi, riferire ogni minima stranezza che avessero notato e arrestare chiunque fosse sospettato di fare scherzi.

La *Squando* era regolarmente all'ancora quando, alle nove di sera, protetti dall'oscurità, i due uomini salirono discretamente a bordo con una scappavia. Dopo un accurato giro d'ispezione, in cui poterono notare che tutto era in ordine in coperta, si nascosero nella cabina del comandante e iniziarono il loro compito di sorveglianza al buio, per non essere notati.

Tutto andò bene fino alla mezzanotte, ma quando già cominciavano a dubitare della storia del fantasma, all'improvviso strani rumori sul ponte li fecero trasalire. I due uscirono di corsa dalla cabina per dirigersi verso il luogo da cui provenivano i rumori, scesero la scaletta e giunsero in coperta: dove poco prima avevano notato un perfetto ordine, adesso regnava il caos. Non una manovra al suo posto, le cime imbrogliate tra loro, gli oggetti più disparati sparsi dappertutto, un grosso barile rovesciato rotolava su e giù sul ponte incurvato al lieve rollio della nave all'ancora. I due uomini si guardarono interdetti, rimisero a posto qualcosa e tornarono in cabina, dove i guai non erano finiti: all'improvviso un grosso chiodo sfrecciò nell'aria, come sparato, a pochi centimetri dai loro visi e andò a conficcarsi nella paratia; subito dopo un altro chiodo venne sbattuto con violenza sul pavimento. A questo punto i due cominciarono a perdere la calma: si sentivano tirare per le maniche della giacca, si voltavano e non c'era nessuno, dita gelide sfioravano i loro volti mentre una voce misteriosa ordinava loro di lasciare immediatamente, e per sempre, la nave.

Ormai in preda al terrore, capirono di aver di fronte qualcosa di soprannaturale e si affrettarono ad abbandonare la nave, ma, mentre correvano a poppa dove era ormeggiata la scappavia con la quale erano venuti a bordo e con la quale ora volevano svignarsela, sentirono alle loro spalle un enorme fracasso, come se una grande cassa di legno si fosse schiantata sul ponte. Terrorizzati e incuriositi si voltarono per un istante e videro una figura senza testa lievemente luminosa che si dirigeva rapidamente verso di loro; possiamo soltanto immaginare con quale foga e a quale velocità siano saltati nella scappavia e quanta energia abbiano messo nel loro disperato vogare verso terra.

Il console all'indomani apprese la notizia con grande scetticismo: come fare a rispondere alla Compagnia arma-trice che la nave era abitata da un fantasma senza testa? Ah queste superstizioni! La sera successiva, convocati altri due guardiani ignari

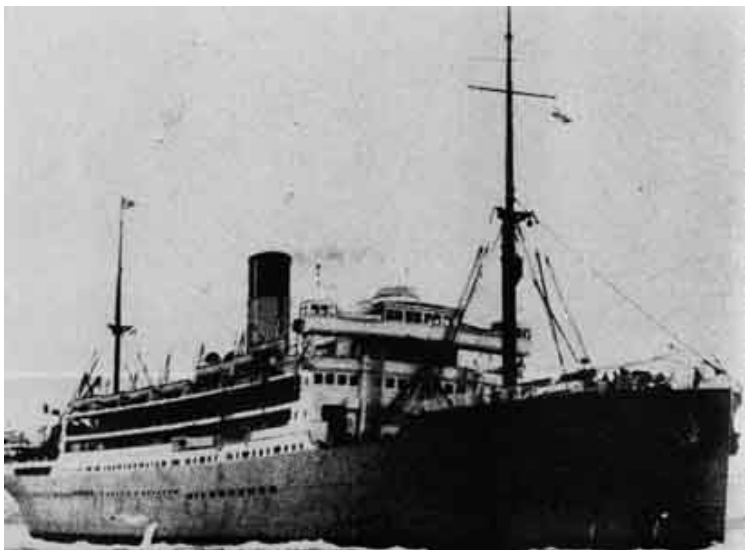
dell’esperienza della notte precedente, il fenomeno si ripetè tale e quale, concludendosi con l’immancabile precipitosa fuga e il console, suo malgrado, fu costretto a scrivere a Oslo che la nave era effettivamente stregata e che non era possibile trovare marinai disposti all’imbarco. Dalla Norvegia gli increduli armatori insistettero e chiesero altri tentativi, ma le rare altre volte in cui dei “coraggiosi” vollero tentare l’esperienza, lo spettro senza testa li mise in fuga terrorizzandoli. Gli armatori furono costretti a concludere che la nave era realmente infestata e, dopo anni di abbandono in cui nessuno volle più neanche passarle vicino dopo il tramonto del sole, venne venduta con tutto il fantasma senza testa a un demolitore.

L’Inghilterra vittoriana fu il secolo d’oro degli spettri. Presa tra scienza e religione, tra ragione e sentimentalismo, nella nazione si sviluppò un interesse morboso e talvolta quasi ossessivo sulla morte e sugli spettri. Nacquero così gli studi “scientifici” su tali fenomeni, subito diffusi nel resto dell’Europa e, poiché queste storie appassionavano il popolo, in molti vollero sfruttare questo inatteso filone scrivendo sull’argomento libri e opuscoli che incontravano grande successo, un po’ come avviene anche oggi, dove assistiamo a un sempre maggior interesse per il paranormale.

Uno di questi racconti, assai popolare in tutta l’Inghilterra, narra dell’assassinio del marinaio Hamilton Tighe, perpetrato dalla sua matrigna d’accordo col comandante della nave su cui era imbarcato. Per ordine di costui, un marinaio uccise Tighe nel sonno con un colpo d’ascia, staccandogli la testa; come nel caso della *Squando,* il corpo fu gettato in acqua, ma più abili o più fortunati, non venne più a galla e sarebbe ufficialmente scomparso in mare con l’impunità degli assassini se lo spettro di Tighe senza testa, o con la testa in mano, non avesse perseguitato senza pietà i suoi assassini fino a quando questi, terrorizzati e quasi fuori di senno, non ebbero confessato il loro crimine finendo appesi alla forca.

VIII
IL FANTASMA ASSASSINO DELLA *LLANSTEPHAN CASTLE*

«...*e* sul nostro cammino si levò una figura umana dal volto cancellato più grande di ogni altra sulla terra. E il colore della sua pelle era il bianco perfetto della neve.»
EDGAR ALLAN POE, *La relazione di A. Gordon Pym*



La *Llanstephan Castle,* la nave che aveva a bordo un fantasma assassino, il quale era solito spingere le sue vittime oltre murata. Prima di scoprire questo fatto inquietante, si credette dovesse trattarsi di suicidi.

Nell'inverno del 1938 la nave passeggeri *Llanstephan Castle* della Union Castle Line era in regolare servizio nelle acque dell'Africa Orientale. Costruita a Govan, in Scozia, nel 1914, aveva una stazza lorda di 11.000 tons e poteva trasportare 229 passeggeri in prima classe e 202 in classe turistica. Era una buona nave, ma poco dopo il varo, scoppiata la Prima guerra mondiale, era stata usata come trasporto per le truppe. Finita la guerra era tornata alle rotte africane. Un'aristocratica signora dell'Irlanda del nord vi si era imbarcata per una crociera di piacere, per visitare il Mediterraneo e l'Egitto e per sfuggire ai rigori dell'inverno. Al momento della partenza erano sorti dei dubbi per la situazione politica, siamo nel 1938, ma il Congresso di Monaco aveva gettato un po' d'illusione sulla pace nel mondo e la signora, in una sera fredda e nebbiosa, si era imbarcata a Tilbury sognando il cielo azzurro del Mediterraneo, il clima caldo africano e l'Egitto che la attraeva

irresistibilmente. Poco dopo la partenza, l'Atlantico si mostrò in tutta la sua asprezza invernale: il mare era agitatissimo, una tempesta sembrava seguire l'altra, a bordo ci furono danni e tre marinai rimasero feriti, tanto che uno degli ufficiali confessò alla delusa passeggera che, in tanti anni di navigazione, non gli era mai capitato un maltempo così violento e così persistente. A Gibilterra il mare fu così agitato da impedire a chiunque di sbarcare, e i tre feriti furono evacuati con una lancia che avventurosamente riuscì ad accostare la nave.

Nell'ozio forzato di bordo, passeggeri ce n'erano pochissimi, la viaggiatrice parlò un po' con lo steward, il quale si lasciò sfuggire alcune confidenze. Raccontò che negli ultimi due anni la nave era stata particolarmente sfortunata, strane cose erano accadute a bordo e, soprattutto, negli ultimi tre viaggi, ogni volta c'era stato il suicidio di una donna.

Sappiamo che gli inglesi tradizionalmente abituati al soprannaturale non si impressionano a certi racconti, ma quella sera, al tavolo del comandante, la passeggera non potè fare a meno di notare la cupa atmosfera, così diversa da quelle gioiose tipiche delle navi passeggeri.

Tangeri, Genova, Port Said: durante gli scali che seguirono ebbe quella distrazione ricercata, ma ogni volta risalendo a bordo, era ripresa da un senso di oppressione, di angoscia e di tristezza. La traversata del Canale di Suez la interessò, salirono a bordo i mercanti arabi con le loro merci e qualche bel tappeto, concluse qualche acquisto vantaggioso e la nave riprese la sua rotta in Mar Rosso e in Oceano Indiano.

Poco prima di arrivare a Durban in un mare perfettamente calmo, la nave improvvisamente si ingavonò sul lato di sinistra, ma il comandante rassicurò la passeggera: non vi era alcun pericolo, era colpa di quello sciagurato del capo steward che aveva consumato tutta l'acqua dolce di un lato senza provvedere al suo riequilibrio. Era una strana spiegazione perché era logico credere che la manovra non dipendesse dal capo steward bensì dal Direttore di Macchina e, in ogni caso, lo sbandamento della nave avrebbe dovuto essere senz'altro più lento e costante.

Al momento della partenza da Durban, un membro del personale di bordo addetto alla cucina mancò all'appello, aveva disertato. La sera successiva, dopo aver pranzato e non riuscendo a prender sonno per il caldo, verso le 23 la passeggera salì sul ponte per prendere un po' di fresco. Era una bella notte tropicale: il mare era calmo, il cielo pieno di stelle dominate dalla Croce del Sud, la nave procedeva senza sforzo e pareva scivolare sulla superficie del mare. Lo stesso rumore delle macchine sembrava attenuato e il vento leggero lo portava lontano insieme con il fumo del vapore. Il ponte era deserto: gli altri passeggeri dormivano e gli ufficiali di turno erano in plancia.

La donna si appoggiò alla ringhiera contemplando ora il cielo, ora il mare, ora la scia della nave; era uno di quei momenti in cui è bello abbandonarsi alle fantasticherie, ma fu distratta dai suoi pensieri perché improvvisamente avvertì la presenza di qualcuno alle sue spalle. Volse la testa in tempo per vedere un uomo in uniforme da ufficiale di marina che le si avvicinava, e sembrava deciso a spingerla fuori bordo. Il viso, mai visto a bordo prima, aveva un'espressione vuota e inconscia, ma al tempo stesso fredda e determinata, e l'uniforme che indossava sembrava

ricoperta da uno strato di muffa verdastra. Immediatamente le tornarono alla mente i racconti dello steward e, molto impaurita, corse alla cabina dove si chiuse a chiave, ma quando tentò di richiudere la grande finestra che dava sul ponte, qualcosa dal di fuori glielo impedì. Terrorizzata corse nell'adiacente stanza da bagno, ma appena ebbe richiusa la porta, si accorse che l'uomo in uniforme era ancora lì, e le si avvicinava lentamente. Convulsamente riuscì ad aprire di nuovo la porta e corse nella sua cabina dove la finestra era ancora semiaperta, ma mentre saltava sul letto per tentare di chiuderla, vide due mani pallide e magrissime, quasi scheletriche, che dall'esterno ne spostavano lentamente il vetro verso l'alto per aprirla del tutto. Allora, in preda alla disperazione si precipitò nella cabina di un'altra passeggera dove trascorse il resto di quella terribile notte.

Troppo spaventata per parlarne con chiunque, quando la nave raggiunse Città del Capo, approfittò della sosta prevista per fermarsi qualche giorno a terra cercando di dimenticare l'avventura passata.

Risalita a bordo, gli altri passeggeri parlavano di una vicenda capitata due sere dopo la sua terribile esperienza: il medico di bordo, salito sul ponte per prendere un po' d'aria verso le 11 di sera, aveva sorpreso una giovane donna in camicia da notte che stava per saltare in mare dopo aver scavalcato la battagliola. Il medico era riuscito ad afferrarla *in extremis* e, pensando ad un tentativo di suicidio, l'aveva fatta ricoverare nell'infermeria di bordo tenendola sotto stretta sorveglianza fino al rientro della nave a Southampton.

Allora si disse che i suicidi dei viaggi precedenti erano in realtà veri e propri assassinii commessi dallo spettro in uniforme; egli spingeva fuori bordo le sue vittime, visibile soltanto ad esse, come aveva dimostrato l'ultimo episodio, sventato casualmente dall'ufficiale medico.

Poco dopo scoppiava la Seconda guerra mondiale e la *Llanstephan Castle* veniva ristrutturata nei cantieri di Belfast. Sopravvisse alla prova bellica e, nel dopoguerra, venne rimessa sulle rotte dell'Africa, ma il fantasma assassino non fu più rivisto e non ci furono più suicidi.

Nel 1952 finiva la sua carriera sotto le fiamme ossidriche del demolitore.

IX
LA *NANCY HANKS* E ALTRI FANTASMI

«Non dobbiamo stupirci di nulla, perché c'è una ragione ad ogni cosa. Tocca a noi scoprirla.»
ANATOLE FRANCE, *Vie Contemporaine,* IV, 13

Il fenomeno delle navi infestate è, come vedremo, molto diffuso, anche se non sempre gli effetti delle apparizioni hanno conseguenze così tragiche come per la *Llanstephan Castle;* spettacolare era lo spettro di un gatto nero a bordo della *Nancy Hanks,* un tre alberi di New York lungo 60 metri.

Fin dagli inizi anche questa fu una nave disgraziata: ammutinamenti, uragani, scomparsa di marinai furono la routine di ogni suo viaggio. Prima di ogni disgrazia si vedeva un misterioso gatto nero, che non apparteneva alla nave e che nessuno aveva visto prima.

Dopo una serie di disastri, il comandante C.B. Foster di Miami ne assunse il comando nel 1920. Foster era quello che si suol dire un vero lupo di mare. Burbero e spiritoso aveva uno spiccato senso dell'ironia, non era uomo da temere il soprannaturale ed era, soprattutto, capace di governare nave e uomini anche in situazioni molto critiche. Era in mare da pochi giorni quando si aprì una falla che fu riparata con grande difficoltà; poi apparve il famigerato gatto nero e la nave incappò in un violento temporale; salpata dal Sudafrica per le coste dell'Africa Occidentale, subì un'altra tempesta, sempre preceduta dalla comparsa del gatto nero. Quando la *Nancy Hanks* caricò del legno pregiato per Boston, l'apparizione ricomparve con la susseguente tempesta e un'epidemia di febbri tropicali. Foster faceva sempre del suo meglio, tutti a bordo cercavano il gatto, ma questi ricompariva non si sa da dove solo nei momenti di pericolo. Con le vele a brandelli Foster riuscì comunque a raggiungere Boston, ma si affrettò a sbarcare.

La *Nancy Hanks* fu allora adibita a trasporti costieri di merci poco pregiate.

Un giorno, al largo di Miami, alzò il segnale di soccorso: raggiunta dalla Guardia Costiera fu scoperto che il nuovo comandante era stato ucciso e ne era nato un ammutinamento durante il quale altri due ufficiali avevano perso la vita. Nessuno volle più imbarcarvisi e rimase per molti anni all'ancora nel porto in un punto dove ostacolava la navigazione. Finalmente, per un colpo di vento, ruppe gli ormeggi e andò ad arenarsi a Fisher's Island dove rimase abbandonata ed evitata accuratamente fino a quando un giorno un superstizioso marinaio la diede alle fiamme nel 1930

Un celebre fantasma del Pacifico è “Ladylips”, lo spettro senza mascella. Esso non abita su nessuna nave in particolare, ma appare durante il pericolo a bordo di quelle in difficoltà. La sua storia risale al 1782 quando un equipaggio “da preda” fu inviato a bordo della nave francese *Ville de Paris* catturata dalla Royal Navy, per essere condotta in Inghilterra. In passato, quando una nave da guerra catturava una nave più piccola o un mercantile, inviava a bordo di questo un ridotto equipaggio, detto appunto “da preda”, il quale aveva il compito di condurre la nave in patria per riscuoterne il cospicuo premio.

La nave francese era però molto danneggiata e lo scoppio di una bufera rese la situazione ancora più critica: trascinata fuori rotta e manovrando con grande difficoltà a causa delle avarie riportate nello scontro, la *Ville de Paris* imbarcava più acqua di quanta le pompe potessero buttarne fuori. Resosi conto del pericolo imminente, il comandante fece mettere in mare l’imbarcazione e, caricati tutti i viveri e l’acqua disponibile, abbandonò la nave facendo rotta verso nord, con la speranza di incontrare dei soccorsi.

Ma forti venti contrari spinsero l’imbarcazione al largo; viveri e acqua finirono, gli uomini tentarono di pescare. Abboccò un grosso squalo che, nel dibattersi mentre lo traevano a bordo, urtò violentemente contro il mento del comandante staccandone di netto l’intera mascella prima di liberarsi e di ricadere in mare.

“Ladylips” comprese subito che per lui era finita e, tagliatosi i polsi, offerse il suo corpo agli uomini dell’equipaggio affinché lo mangiassero. Gli altri cinque riuscirono a salvarsi e a raggiungere un’isoletta del Pacifico a loro ignota dove sbarcarono ed alzarono la bandiera inglese. Di questa storia si venne a conoscenza solo nel 1928, quando un marinaio del piroscafo *Waulea,* sbarcato in una delle isole Duke of Gloucester, trovò il libro di bordo della *Ville de Paris* rimasto tra i resti dell’accampamento inglese.

“Ladylips” è riconoscibile per la mancanza della mascella e per l’uniforme settecentesca con spalline dorate, tricorno e sciabola. È di un pallore cadaverico e si manifesta nei punti inaccessibili della nave. Intere generazioni di marinai lo hanno visto e l’apparizione è riportata in numerosi giornali di bordo: fu visto nel 1923 a bordo del cacciatorpediniere australiano *Stoddart* durante una tempesta al largo di Puget Sound, fu visto dagli equipaggi di HMS *Iron Duke,* HMS *Ramillies,* HMS *Queen Elizabeth I* e HMS *Broke.*

C’erano poi gli spettri al seguito della nave cisterna *Watertown* della Cities Service Company.

Di questi conosciamo perfino nomi e cognomi: James T. Courtney detto “Sunny Jim” e Michael Meehan, morti asfissiati dalle esalazioni di benzina mentre la nave era in rotta tra San Pedro, California, e il Canale di Panama. Il 4 dicembre del 1924 vennero sepolti in mare verso il tramonto. L’indomani, circa alla stessa ora, il primo ufficiale guarda distrattamente nel punto in cui il giorno prima le due salme erano state fatte scivolare in mare e distingue nettamente i visi dei due marinai, poi riconosciuti nei lineamenti e nelle sembianze da tutto l’equipaggio. La apparizione si manifestò per parecchio tempo e furono perfino eseguite delle fotografie, sulla cui

autenticità esistono seri dubbi.

Il comandante George Manley Alldridge della Royal Navy, nel 1850 fu assegnato a HMS *Asp*, un piccolo vapore di 112 tons che la Royal Navy aveva acquistato da una compagnia di navigazione scozzese per farne una nave di sorveglianza costiera. Non appena l'unità gli fu consegnata, il capo cantiere lo informò dell'esistenza a bordo di un fantasma. Alldridge rispose che non si curava di queste cose e che, comunque, avrebbe fatto funzionare la nave con o senza fantasma.

Furono ultimati i lavori di trasformazione e la nave raggiunse la foce del Dee, dove avrebbe iniziato la sua missione. La sera, quando prendeva il tè o leggeva il giornale, il comandante era spesso disturbato da strani rumori, come prodotti da un uomo ubriaco o da una persona barcollante che camminasse sul ponte e scendesse nella cabina attigua alla sua. Una volta, mentre parlava con un suo ufficiale, un rumore forte e prolungato si udì dall'altra cabina. Credendo che fosse il cameriere, Alldridge gli gridò di smettere ma, poiché il rumore continuava, presa una lampada si recò nella cabina vicina che fu trovata deserta. Ora le due cabine erano in faccia l'una dell'altra e la porta di Alldridge aperta, per cui non sarebbe stato possibile per nessuno entrare nell'altra cabina senza essere visto. Il fenomeno si ripeté altre volte, ma Alldridge, che non credeva agli spettri, non gli prestava alcuna attenzione. Qualche volta, mentre giaceva sveglio nella cuccetta, aveva avuto l'impressione di una presenza misteriosa accanto a lui, ma non aveva mai visto nulla, fino a quando una sera il nostromo corse a svegliarlo perché sul ponte c'era il fantasma. Effettivamente sulla ruota di dritta (era una nave a ruote) c'era una donna in piedi che puntava il dito verso le stelle; da quel momento lo spettro apparve con sempre maggior frequenza e, al suo passaggio, lasciava un intenso profumo, ma quando il fantasma tentò di parlare al cameriere, questi diede subito le dimissioni, e molti dell'equipaggio disertarono o fuggirono perché spaventati, e Alldridge dovette spesso sostituirli con grande difficoltà perché nessuno voleva imbarcarsi su una nave infestata.

Nel 1857 la nave necessitò di alcune riparazioni e fu ormeggiata sul molo di Pembroke. La prima notte, la sentinella sul molo vide una donna sulla ruota di dritta con la mano protesa verso il cielo, la quale successivamente lasciò quella posizione e scese a terra per dirigersi verso di lui. Questi, quando fu relativamente vicina, gridò l'altolà imbracciando il fucile, ma il fantasma senza scomporsi proseguì, attraversando il moschetto sotto gli occhi dell'uomo terrorizzato, che fuggì chiamando soccorso; una seconda sentinella, presente alla scena, sparò un colpo in aria per richiamare l'attenzione mentre lo spettro scivolava attraverso una terza sentinella presso le rovine della Pater Old Church. Quest'ultima la vide salire su una tomba del piccolo cimitero vicino alla chiesa e, dopo aver puntato il dito verso il cielo stellato, lentamente svanire.

Dopo questa notte movimentata, lo spettro non fu più rivisto, ma Alldridge venne a conoscenza di alcuni particolari della storia: molti anni prima, quando la nave, allora chiamata *Fury*, era adibita al trasporto passeggeri tra la Scozia e l'Irlanda, una sera, dopo lo sbarco dei passeggeri, la cameriera di bordo aveva scoperto il corpo di una giovane e bella donna con la gola tagliata.

Le indagini più accurate furono compiute, ma non si riuscì neppure a stabilire l'identità della vittima.

L'HMS *Asp*, da quel momento continuò regolarmente il suo servizio fino al 1881, anno in cui fu inviata in demolizione.

I marinai tedeschi raccontano che le loro navi sono talvolta abitate dal *Klabautermann.* Si tratta di un folletto simile al partenopeo *mazzamoriello,* ma che vive a bordo. Come tutti i folletti è benevolo e aiuta i marinai all'argano e nelle fatiche se è trattato bene, ma il suo aspetto è orribile ed ha una espressione feroce. Ha occhi rossi e lunghi denti verdi dai quali spunta una corta pipa di coccio, il suo vestito è giallo e porta gli stivaloni da marinaio. Talvolta si sentono forti colpi di martello provenire dalla stiva o dalla base dell'albero maestro, oppure ridere e cantare nel castello di prua: è il *Klabautermann* che si diverte e non bisogna disturbarlo, né dargli abiti usati perché si offenderebbe e inizierebbe a fare i dispetti; accetta di buon grado il cibo che gli viene offerto e talvolta beve il vino in compagnia del comandante. Il suo aiuto è prezioso nei lavori di carpenteria e, soprattutto, quando si aggiustano le botti.

Ha in simpatia i marinai bravi ed operosi che è sempre pronto ad aiutare, ma non sopporta i fannulloni e gli scansafatiche che molesta di giorno e di notte impedendo loro di dormire. Questo folletto è invisibile, ed è un presagio di morte prossima per chi ha la sventura di vederlo. Anche i marinai di Plymouth credono nella sua esistenza e la sua apparizione annunzia un pericolo imminente.

X
IL RACCAPRICCIANTE SPETTRO DELL'*U-65*

«Non c'è nulla nella ragione e nella logica umane che vieti di ammettere che certe interferenze, certi scambi possano avvenire qua e là fra le piccole entità isolate che siamo e altre formazioni semivisibili, volizioni personificate a metà, nate o entrate in noi, capaci di perderci o di guidarci.»

MARGUERITE YOURCENAR, *Archivi del Nord*

In tutte e due le guerre mondiali, la Germania diede una grande importanza ai sommergibili quale unico vero efficace mezzo per un blocco navale dell'Inghilterra. Ma la vera sorpresa dell'arma sottomarina, nella quale né gli inglesi né gli Alleati avevano mai seriamente creduto, si manifestò all'improvviso, subito agli inizi della Prima guerra mondiale, il 22 settembre del 1914, quando 1'*U-9,* in poco più di un'ora, affondò tre incrociatori inglesi: HMS *Aboukir,* HMS *Hogue,* HMS *Cressy*. Il fatto fece enormemente scalpore; la Royal Navy si affrettò a ricredersi mentre Guglielmo II esultava vedendo in quel nuovo mezzo l'unica via per competere con la Royal Navy che disponeva di 20 navi da battaglia e 4 incrociatori contro le sue 13 navi da battaglia e 3 incrociatori.

***L'U-65,* l'U-Boot maledetto della Prima guerra mondiale che diede molto filo da torcere all'ammiraglio Schroeder: un fantasma a bordo terrorizzava i marinai che finivano con l'uscire di senno e suicidarsi.**

L'ordine degli alti comandi tedeschi fu di incrementare al massimo gli U-Boote, quindi nessuna meraviglia se anche nei cantieri navali di Bruges, da poco catturati con l'invasione del Belgio, si procedesse alacremente alla costruzione di nuove unità sottomarine. L'ammiraglio Schroeder fu incaricato della direzione di quella che fu subito battezzata Flottiglia delle Fiandre.

Alla fine dell'estate del 1916, Schroeder venne informato che, durante la costruzione di una serie di 24 nuovi U-Boote, ce n'era uno, l'*U-65,* che dava

continuamente gravi problemi: era stata appena impostata la chiglia, quando una trave si era sganciata cadendo sull'invasatura e uccidendo 2 uomini; poche settimane dopo, quando il sommergibile era quasi pronto per il varo, era avvenuta un'esplosione in sala macchine e altri 3 uomini erano morti asfissiati dal fumo. Il morale degli equipaggi aveva ricevuto un duro colpo e già circolavano voci superstiziose che parlavano di nave sfortunata, per cui l'ammiraglio in persona si recò nel cantiere e tenne un bel discorso per rincuorare i marinai. Diede anche ordine di parlare il meno possibile del fatto per evitare di offrire alla propaganda nemica un'eccellente arma psicologica quali erano le disavventure del sommergibile.

E così, pochi giorni dopo, eseguite le dovute riparazioni ed effettuati ulteriori controlli, lo stesso Schroeder presenziò al varo delle unità della Flottiglia delle Fiandre, subito in partenza per le prove nel Mare del Nord.

Poche ore dopo la partenza degli U-Boote, all'altezza dell'isola di Noordbeveland il tempo si guastò improvvisamente e i sommergibili cominciarono a beccheggiare mentre la prua si infilava nelle grigie acque sollevando enormi spruzzi. Il comandante dell'U-65 diede allora ordine di prepararsi per la prima immersione: fu effettuato un minuzioso controllo di tutto lo scafo e di tutte le attrezzature e a uno degli uomini più esperti fu ordinato di controllare la sezione prodiera.

L'uomo, un anziano sottufficiale, per tutta risposta e tra lo stupore e l'orrore dei presenti, si arrampicò sulla torretta, uscì sul ponte e saltò deliberatamente in mare, scomparendo sotto i marosi. Di tentarne il recupero non si parlava neppure in quell'elemento scatenato e, temendo che l'accaduto avesse una cattiva influenza sullo spirito dell'equipaggio, consigliatosi con i suoi ufficiali, il comandante decise di tenere la cosa nascosta, almeno per il momento. Ordinò un ulteriore controllo alle valvole di emersione e ai compartimenti stagni e, assicuratosi che tutto era in ordine, diede il comando di immersione.

L'*U-65*, con gran docilità, si posò sul fondo sabbioso e dopo una breve permanenza e ulteriori controlli, venne dato l'ordine di emersione.

L'aria compressa entrò nei compartimenti per scacciarne l'acqua, ma il sommergibile non si mosse. Furono tentate tutte le manovre possibili senza alcun esito: a un certo momento l'acqua penetrò nelle batterie che subito sprigionarono un gas letale e l'equipaggio dovette indossare le maschere ad ossigeno. Infine, senza che nessuno avesse fatto nulla, l'*U-65* emerse da solo.

Rientrato a Bruges per riparazioni e controlli, vennero imbarcati siluri e provviste per la prima operazione di guerra, ma durante queste operazioni, mentre i siluri erano già installati a bordo, uno di questi esplose uccidendo il secondo ufficiale e 5 marinai; fu necessario stendere un dettagliato rapporto all'ammiraglio Schroeder, il quale ordinò la completa revisione dell'unità, da eseguirsi in bacino di carenaggio.

Una sera, mentre l'unità era in cantiere, il primo ufficiale vide entrare all'improvviso in sala nautica il caposilurista folle di paura che stramazzò svenuto sul pavimento. Rianimatosi, disse di aver visto lo spettro del secondo ufficiale, quello rimasto ucciso nell'esplosione del siluro; un altro marinaio confermò lo stesso racconto.

Il fatto venne riportato immediatamente al comandante, il quale disse che doveva

trattarsi certamente di qualche trucco di un agente segreto nemico per indebolire il morale degli equipaggi, ma i marinai della Grande Germania non si sarebbero lasciati prendere in trappola. Ordinò di essere ancora più vigilanti e di cercare di scoprire se a bordo ci fosse un agente nemico; soprattutto bisognava mantenere il più grande riserbo su questo fatto che, se risaputo, avrebbe provocato il panico e coperto la Marina Germanica di ridicolo. Per rinforzare queste disposizioni minacciò di mettere agli arresti chi avesse osato anche soltanto parlare della storia del fantasma. Due giorni dopo Pedersen, questo era il nome di uno dei due uomini che avevano visto il fantasma, disertò e non fu mai più rivisto neanche a guerra finita.

Qualche tempo dopo l'U-Boot, completamente revisionato, partiva per la sua prima missione di guerra e riusciva ad affondare un mercantile al largo delle coste del Kent. Il giorno successivo era in agguato al largo della base navale britannica di Portland, nel Dorset: le vedette dalla torretta scrutavano senza posa l'orizzonte, in coperta il cannone era carico e i serventi al loro posto, il mare leggermente agitato spazzava di tanto in tanto la coperta. Ad un tratto la vedetta di dritta mostrò al primo ufficiale di guardia in torretta un uomo in uniforme con le braccia conserte: quando il mare spazzava la coperta, le ondate gli passavano attraverso.

Piuttosto scosso il primo ufficiale chiamò l'uomo misterioso, che rivolse la testa verso di lui: il volto pallidissimo era quello del secondo ufficiale, da tempo sepolto nel cimitero della Marina di Wilhelmshaven. Allora fu chiamato in torretta il comandante e anche lui vide lo spettro.

L'indomani fu una buona giornata di caccia per il sommergibile; infatti riuscì a silurare e ad affondare un grosso trasporto diretto a Plymouth e a danneggiarne un altro col cannone, ma a bordo c'era un grande nervosismo e tutti si guardavano continuamente alle spalle. Rientrato alla base di Bruges, l'*U-65* fu sorpreso da un pesante bombardamento; non appena ormeggiato in banchina, tutto l'equipaggio si diresse di corsa verso un ricovero, ma in quel momento una granata esplosiva Shrapnel uccise il comandante e l'ultimo marinaio, precipitatosi nel rifugio, riferì terrorizzato che lo spettro era ancora sulla prua del sommergibile.

Seccato dai continui rapporti sul fantasma l'ammiraglio Schroeder ordinò un'indagine accurata, lui stesso ispezionò l'*U-65* e, ad ogni buon conto, fece esorcizzare la nave da un cappellano militare.

Per qualche tempo non si parlò più dello spettro perché il nuovo comandante promise punizioni severissime se soltanto avesse udito la parola "spettro", ma una notte un marinaio che non riusciva a prender sonno, dalla sua cuccetta vide lo spettro venire verso di lui, oltrepassarlo e sparire attraverso la paratia che conduceva al locale dei siluri di prua. A bordo i marinai avevano visto più volte l'attuale comandante guardarsi alle spalle tremando.

Nel maggio 1918, quando le cose per la Germania cominciavano ad andare maluccio, l'*U-65* fu inviato nel golfo di Biscaglia per intercettare un importante convoglio alleato. Al largo di Capo Finisterre, il capo cannoniere Eberhardt ebbe uno choc terribile perché era stato sfiorato alle spalle dallo spettro. Ricoverato in infermeria, gli furono dati dei sedativi e, dato il suo stato psichico, messo sotto sorveglianza, ma riuscì ad eluderla e si suicidò. La stessa notte il direttore di

macchina si ruppe una gamba e, quando il sommergibile emerse, il marinaio scelto Richard Meyer saltò in acqua annegando. Finalmente il convoglio fu intercettato, ma anche il sommergibile e ne seguì una violenta battaglia: le bombe di profondità costrinsero il sommergibile a posarsi sul fondo, ma la nave sembrava impazzita e non rispondeva più ai comandi, mentre una luce verdastra serpeggiava qua e là all'interno dello scafo. Un marinaio, pazzo di terrore, urlò che lo spettro era al suo fianco e che sentiva le sue dita gelide toccargli la guancia. Miracolosamente l'U-Boot riuscì a rientrare alla base, ma fu necessario cambiare di nuovo l'equipaggio.

All'alba del 10 luglio del 1918, al largo di Capo Clear, un sommergibile americano in agguato a quota periscopio, vide ciò che sembrava un U-Boot abbandonato; avvicinatosi potè leggere sulla torretta *U-65*. Mentre si preparava ad attaccarlo, vide il sommergibile esplodere e affondare lentamente.

Tuttavia, prima che scomparisse, l'americano potè distintamente osservare sulla prua dell'*U-65* un ufficiale con le braccia conserte, impassibile, come una polena. Quando 1'U-Boot fu sommerso, l'uomo svanì nell'aria. Il 31 luglio l'Ammiragliato tedesco annunciava la perdita del sommergibile con l'equipaggio al completo di 34 uomini.

XI
L’*IVAN VASSILI* LA NAVE DEL TERRORE

«Si direbbe che l’aria, l’aria invisibile sia piena di Potenze sconosciute, delle quali subiamo la vicinanza misteriosa...»

GUY DE MAUPASSANT, *Le Horla*

Nel 1903 i rapporti tra Russia e Giappone, che dovevano poi terminare con la guerra russo-giapponese due anni dopo, erano già molto tesi. Da ambedue le parti negli ambienti politici e militari si riteneva la guerra inevitabile e i preparativi fervevano nei due campi opposti.

Per il rifornimento delle basi navali, la Russia doveva affrontare il problema dell’enorme estensione del suo territorio e, dati i cattivi mezzi di comunicazione terrestri, si serviva spesso di trasporti marittimi. Per raggiungere il porto di Vladivostok, importante base navale ai confini con la Cina, le navi dovevano fare quasi il giro del mondo: partendo dai porti del Baltico, entravano nel Mediterraneo e, attraverso il Canale di Suez, risalivano lentamente verso le Indie Orientali attraversando l’Oceano Indiano e su su, costeggiando l’Indocina e il Giappone, raggiungevano il porto ai confini con la Cina. Per quanto possa sembrare strano, questo percorso era preferibile a quello terrestre nonostante l’esistenza di una ferrovia transiberiana.

L’Ivan Vassili era allora un piroscafo di recente costruzione (1897) adibito al rifornimento delle truppe di stanza a Vladivostok. Il comandante conosceva bene la rotta per averla percorsa da anni, ma il morale dell’equipaggio non era dei migliori e c’era malcontento per la situazione politica interna, tuttavia una volta in mare i gravi problemi sociali venivano, se non dimenticati, quantomeno messi da parte per lasciare posto a quelli grandi e piccoli che si presentano quotidianamente su una nave.

Fu a metà del viaggio che a bordo si manifestò improvvisamente qualcosa di indefinibile e, per meglio descriverlo, prenderemo a prestito da Maupassant il titolo di un suo celebre e inquietante racconto: *Le Horla.* Di che cosa si trattava? Gli uomini avevano la sensazione di essere spiati da qualcuno alle spalle, si voltavano e non vedevano nessuno; la sensazione si ripeteva più volte e alla fine generava nervosismo seguito dal terrore; questa sensazione lasciava il posto a una spossatezza paralizzante, come avviene talvolta nei sogni, e gli uomini si sentivano svuotati di ogni energia come se l’*horla* avesse succhiato loro la vita stessa.

Durante il riposo in cuccetta, il sonno era continuamente turbato dallo stesso incubo, uguale per tutti: avevano l'impressione di "qualcosa" o meglio di "qualcuno" che si avvicinasse loro, li osservasse e quindi, salito sul loro torace, allungasse le mani verso il collo e lo stringesse progressivamente per strangolarli. A questo punto, dibattendosi disperatamente, si svegliavano di soprassalto in un bagno di sudore, il grido che avrebbero voluto lanciare moriva nella gola, con sforzi disperati cercavano di voltarsi, di scacciare "quello" che li schiacciava e li soffocava.

Quando ciò che credevano un incubo individuale divenne collettivo, il terrore cominciò a regnare a bordo, specialmente dopo l'esperienza toccata al marinaio Alec Govinskij il quale una sera vide, o credette di vedere, una forma evanescente leggermente luminosa dall'aspetto umano. Al suo grido disperato seguì il panico totale: era troppo per i nervi già provati dei marinai russi. L'equipaggio, in preda al terrore, correva a destra e a sinistra nell'oscurità gridando, inciampando, alle bestemmie si alternavano le preghiere, le imprecazioni. Nel disordine Govinskij si gettò in mare dove scomparve immediatamente.

La morte del marinaio, come un sacrificio umano, sembrò placare l'*horla* e la quiete tornò lentamente a bordo dove gli uomini, però, spossati e privi di forza giacevano qua e là in coperta o nelle cuccette, tanto da far pensare a una malattia infettiva che avesse contagiato l'intero equipaggio.

Tre giorni dopo un'altra crisi di isteria collettiva si sparse fra i marinai ma, finalmente, il giorno successivo l'*Ivan Vassili* entrava felicemente a Vladivostok. La nave non aveva ancora terminato la manovra di ormeggio, che un gruppo di marinai saltò a terra per fuggire dalla nave, ma la polizia portuale li costrinse a risalire a bordo. Dopo aver sbarcato il carico, la nave restò qualche giorno ormeggiata in banchina per i dovuti rifornimenti, poi salpò alla volta di Hong Kong. Durante lo scalo non si erano più avuti inconvenienti e a bordo speravano che l'incubo fosse definitivamente scomparso, ma pochi giorni dopo la partenza i fenomeni di isteria collettiva ricominciarono, due uomini si tolsero la vita e dovettero essere sepolti in mare; tre giorni dopo un marinaio morì di crisi cardiaca in seguito allo spavento provato durante un terribile incubo.

Prima di morire riuscì a raccontare di aver sentito l'*horla* accucciato su di lui che, come una sanguisuga, gli succhiava la vita dalla gola, sulla quale però non c'era alcuna traccia. Non aveva potuto né gridare né alzarsi fino a che la cosa infernale non si era allontanata di sua spontanea volontà, ed era rimasto senza forze. Il colmo di questa terribile navigazione si ebbe poco prima dell'arrivo a destinazione quando, ormai in vista di Hong Kong, il comandante Sven Andrist, uno svedese freddo e sicuro di sé, senza alcun motivo apparente si era gettato in mare ed era annegato.

Questa volta l'intero equipaggio sbarcò precipitosamente: rimasero soltanto il secondo ufficiale, Christ Hanson, divenuto comandante, e *5* marinai particolarmente coraggiosi. Prima che la voce si spargesse a terra, riuscirono ad arruolare un nuovo equipaggio di cinesi ed indiani e la nave fece rotta per Sidney.

Anche questo viaggio fu un incubo: suicidi, risse a bordo, morti misteriose. Christ Hanson si sparò poco prima di raggiungere l'Australia. A Sidney l'equipaggio disertò in massa, rimase solo Harry Nelson, un lupo di mare inglese dalla folta capigliatura

rossiccia, grande e grosso come un macigno. Fu trovato un comandante che non credeva agli spettri e, con un piccolo equipaggio di disperati, quattro mesi dopo la nave partì per S. Francisco. A bordo accadde di tutto: per ben tre volte il panico serpeggiò per la nave senza che né il comandante, né Harry Nelson potessero far nulla per impedirlo. Tre uomini si gettarono in mare annegando e, ogni volta, per qualche tempo sembrava che l'*horla* si fosse placato. Impazzito per il terrore e ossessionato da quel "qualcosa" che faceva uscir di senno i marinai, anche l'ultimo comandante si suicidò sparandosi a una tempia.

L'unico che riuscì a conservare il sangue freddo e a non lasciarsi impressionare dagli avvenimenti fu Harry Nelson, il quale cercò con tutti i mezzi di indagare e di capire cosa fosse a provocare panico e suicidi a catena ma, alla fine, dovette limitarsi a prendere atto di quanto accadeva senza giungere ad alcuna conclusione.

Nelson riuscì persino a riportare *l'Ivan Vassili* a Vladivostok, dove sbarcò, "perché ne aveva avuto abbastanza, " con tutto l'equipaggio; e qui la nave restò ferma perché nessuno osò più mettere piede a bordo, nonostante le offerte generose dell'armatore. Dopo tre anni di sosta forzata, mentre tutti evitavano persino di passarle vicino, in assenza totale di manutenzione e ricoperta di ruggine, un giorno fu data alle fiamme come le streghe nel passato, e della "cosa" diabolica nessuno parlò più.

XII
LE FAMIGERATE *GOODWIN SANDS*

> «In quale censimento di creature vive sono inclusi i morti dell'umanità? Perché un proverbio universale dice di loro che essi non raccontano niente, sebbene abbiano più segreti da dire delle sabbie di Goodwin?»
>
> HERMAN MELVILLE, *Moby Dick*, cap.VII

Chi si reca in Inghilterra col vecchio sistema del ferry Calais-Dover, all'approssimarsi delle coste britanniche guardando dal lato di sinistra del traghetto, noterà lo scafo rosso di una nave-faro sulle cui murate è scritto a grandi lettere bianche *Goodwin Sands.*

Quella dicitura è una semplice segnalazione di località pericolosa alla navigazione, ma per gli abitanti delle coste del Kent è molto di più. *Goodwin Sands* oggi è un banco di sabbia lungo 11 miglia e largo 4, sul quale si potrebbe passeggiare durante la bassa marea, ma l'alta marea lo ricopre con quattro metri d'acqua. Eppure questo banco di sabbia una volta era la piccola isola di Lumea, spazzata via da una tempesta nel 1099. Si è detto "si potrebbe passeggiare", perché in alcune parti il banco è costituito da pericolose sabbie mobili, assai temute dai naviganti e dagli abitanti della costa, perché le impetuose correnti della Manica vi scavano canali e formano dune che cambiano continuamente e poi, da tempo immemorabile, il luogo è stato sempre considerato malfamato e sinistro; già nel 1500 veniva definito *navium gurges et vorago;* ne accenna anche Shakespeare nel *Mercante di Venezia* quando Salarino racconta della nave con un ricco carico perduta da Antonio nel naufragio in un posto pericoloso chiamato *I Goodwins* dove giacciono sepolti i relitti di molte grandi navi.

Anche l'Hakluyt parla dei *Goodwins* e risale ai tempi dell'Invencible Armada: pare che un comandante spagnolo si preparasse ad arrendersi a una nave inglese, quando un giovane ed arrogante ufficiale, ritenendo la resa un disonore per un hidalgo, lo avesse aggredito e ucciso. Il fratello del comandante, a bordo anche lui, aveva a sua volta trafitto con la spada l'ufficiale e, mentre a bordo del galeone gli uomini combattevano tra di loro, la corrente spingeva lentamente la nave verso le pericolose secche, ignote agli spagnoli.

Come c'era da aspettarsi, il galeone in fiamme andò a schiantarsi sul banco di sabbia mentre da bordo i marinai sparavano salve di cannone per chiedere soccorso, ma gli inglesi non poterono avvicinarsi al temuto luogo e assistettero impotenti alla morte degli spagnoli: il mare li sommergeva a uno a uno, fino a che le acque si

richiusero per sempre su di loro.

Nella notte del 25 novembre 1703 le coste meridionali dell'Inghilterra furono sconvolte dalla più grande bufera, a memoria d'uomo, mai subita da questa nazione. Il mare produsse enormi danni lungo la costa e centinaia di imbarcazioni scomparvero nelle onde impazzite, un pesante tributo di vite umane fu pagato anche dalle grandi navi. Nelle acque della Manica c'era una squadra di 13 navi da guerra che rientravano alla base di Chatham; anch'esse subirono la bufera e 4 fregate finirono sulle *Goodwin Sands:* HMS *Northumberland*, HMS *Restoration*, HMS *Stirling Castle* e HMS *Mary*. Dei quasi 1200 uomini a bordo delle 4 navi, solo 2 marinai di HMS *Mary* si salvarono e raccontarono che pochi momenti prima del disastro, una nave "dei tempi di Drake", in fiamme, era apparsa improvvisamente e, quando si era avvicinata, avevano potuto distinguere l'equipaggio impazzito dal terrore correre disordinatamente in coperta e lanciare segnali di soccorso sparando cannonate. La nave si era avvicinata sempre di più fino ad attraversare HMS *Mary* con grande paura di tutto l'equipaggio e si era letteralmente immersa nelle *Goodwin Sands*, scomparendo sotto i loro occhi.

La sera del 26 novembre 1753, esattamente cinquant'anni dopo questa tragedia, un veliero della Compagnia delle Indie Orientali di ritorno a Londra, potè osservare lo spettro di HMS *Northumberland:* una nave disalberata che rollava paurosamente, nonostante il mare fosse relativamente calmo. Accostatasi al veliero tanto vicino da poterne leggere il nome, fu da questo attraversata prima di scomparire alla loro vista in direzione del famigerato banco in una specie di nebbia innaturale. Nei pochi minuti che durò questo terrificante spettacolo gli uomini poterono udire le grida dell'equipaggio spettrale, i colpi di cannone sparati ogni trenta secondi come segnale di soccorso e, con sommo orrore, vedere i marinai gettarsi in acqua; i loro corpi non facevano alcun rumore quando toccavano il mare, semplicemente sembravano dissolversi.

Durante una tormenta di neve, in una notte oscura del novembre 1857, gli uomini della nave-faro di *Goodwin Sands* videro, in una breve schiarita delle nuvole che aveva lasciato filtrare un poco la luce lunare, una nave a vapore correre direttamente verso il banco di sabbia. Si trattava del ferry *Violet* in servizio tra Ostenda e Dover. L'urto, com'era fatale, avvenne e dal ferry cominciarono a lanciare razzi di segnalazione e colpi di cannone da nebbia per richiedere soccorso. Tre ore dopo giungeva sul luogo del disastro il rimorchiatore *Aid* che insieme con un *lifeboat* iniziava le ricerche ma, al calar del sole del giorno dopo, non avevano trovato nulla se non un frammento di alberatura e un salvagente sul quale era scritto SS *Violet* e al quale erano legati tre cadaveri. Nel gennaio del 1947 l'equipaggio della nave-faro vide un vascello dall'aspetto antiquato dirigersi verso il banco e scomparire in un piovasco di neve. Subito dopo videro segnali di soccorso provenire dalla direzione nella quale l'unità era scomparsa. Dalla nave-faro rispondevano ai segnali e per mezzo della radio chiedevano soccorso a terra. In breve giungeva il *lifeboat* di Ramsgate che la nave-faro dirigeva verso il luogo del disastro; dopo alcune ore di ricerca il comandante del *lifeboat* si avvicinava alla nave-faro dicendo severamente di

non aver trovato nulla, ma a bordo tutti quelli che avevano visto erano certi trattarsi del fantasma del ferry *Violet* che ricompariva quasi un secolo dopo.

La notte del 13 febbraio 1748, lo schooner *Lady Luvibond* era in navigazione nella Manica diretto ad Oporto con un carico di mercanzia varia. A bordo c'era una gaia atmosfera poiché il suo armatore e comandante, Simon Reed, appena sposato, aveva con sé la moglie e alcuni invitati alle nozze.

Tutto sembrava idilliaco, ma sul ponte il primo ufficiale, John Rivers, che amava non ricambiato la donna, era in preda alla gelosia e cupi progetti passavano per la sua testa. Così, mentre nella cabina del comandante gli ospiti banchettavano festeggiando i nuovi sposi, John Rivers, fingendo di passeggiare su e giù in coperta, si era avvicinato alla pazienza, cioè alla base di uno degli alberi della nave dove sono riunite le drizze delle vele e, non visto, si era messo in tasca una caviglia, una di quelle spranghe di legno a sezione rotonda lunghe 30-40 centimetri che, infilate appunto nei fori della pazienza, servono per dar volta alle manovre correnti; alla base di ogni albero ce n'è sempre qualcuna libera per potervi affrancare qualche cima in caso di necessità.

Avvicinatosi alle spalle del timoniere, come per controllare nella chiesuola la rotta, lo aveva colpito alla testa facendogli perdere i sensi. Dopo averlo gettato in mare, aveva afferrato il timone e accostato a dritta verso le *Goodwin Sands.* La manovra era stata effettuata lentamente, in modo che il comandante non potesse rendersi conto del cambiamento di rotta; poco dopo la nave urtava il banco di sabbia. Gli alberi crollavano per l'urto e lo scafo si sfasciava completamente. Gli occupanti della cabina intrappolati annegarono, ma la stessa fine fecero anche Rivers e il resto dell'equipaggio.

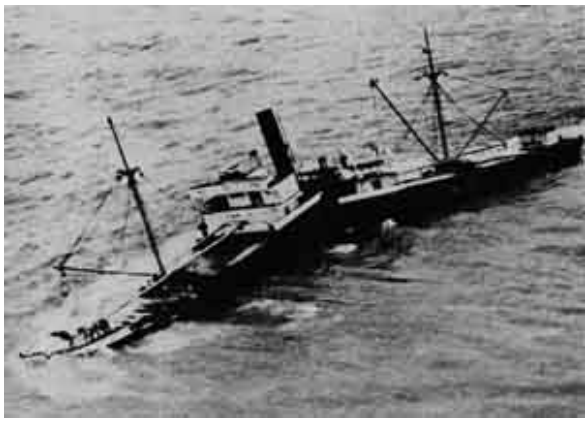
Il 13 febbraio 1798 nella Capitaneria del porto di Deal, irruppe furibondo il comandante James Westlake: mentre navigava con la sua *Edenbridge,* un brig per traffico costiero, nei pressi del banco una goletta era quasi entrata in collisione con la sua nave ignorando ogni regola e ogni segnalazione; gli erano passati tanto vicino da udire grida e risate a bordo della goletta e aveva quindi dedotto che dovevano essere tutti ubriachi. Westlake chiedeva alle autorità marittime di scoprire chi fosse quella nave e di punirne il comandante.

Fatta l'indagine, sul luogo furono trovati solo dei pescherecci e i marinai di uno di questi dissero di aver visto la stessa goletta correre verso il banco e sfasciarsi sotto i loro occhi; accorsi per salvare i naufraghi avevano trovato soltanto sabbia e acque deserte.

Il 13 febbraio 1848 alcuni abitanti della costa avevano visto la *Lady Luvibond* andare a sfasciarsi sul banco ma, messe in mare alcune imbarcazioni per andare a soccorrere i naufraghi, non ne avevano trovato nessuna traccia; lo stesso fenomeno si ripetè il 13 febbraio del 1898.

Nel gennaio del 1948 la motonave italiana *Silvia Onorato* di 2.327 tons andò a sfasciarsi sulle *Goodwin Sands* e, nel settembre dello stesso anno, la nave americana *Helena Modjeska* di 7.000 tons; in ambedue i casi non vi furono vittime, ma si disse che nell'anniversario del naufragio la *Lady Luvibond* avesse richiesto il sacrificio di

altre navi.



La nave italiana *Silvia Onorato* vittima delle Goodwin Sands il 2 gennaio del 1948, con un carico di piombo grezzo; dodici giorni dopo una violenta tempesta la spezzava in due tronconi.

Un'altra vittima delle Goodwin Sands: il vapore americano *Helena Modjeska* di 7.000 tons incagliatasi il 12 settembre del 1948. Ad ogni anniversario di un tragico avvenimento, si dice che le Goodwin esigano una vittima.

Altre navi fantasma compaiono periodicamente in alcuni luoghi: a Chaleur Bay nel New Brunswick appare talvolta una nave in fiamme; nella Baia di Fundy c'è il *St. Martins* che appare anche lui in fiamme; al largo della Nova Scotia è stato più volte avvistato il *Breeze;* lungo le coste del New Hampshire è visibile il *White Rover*, un veliero affondato un secolo fa; perfino lungo il fiume Hudson è stato visto svariate volte l'*Half Moon.* In Cornovaglia c'è il *Goblin*, una nave nera a vele quadre che esce dall'acqua per continuare la sua rotta sulla terraferma.

Ma la nave che appare con periodicità più ravvicinata è a Merigomish, piccolo villaggio di pescatori a sud dell'isola Prince Edward: ogni anno, prima o dopo l'equinozio d'autunno, appare una nave misteriosa. Tutti gli abitanti aspettano l'evento e corrono a guardare non appena viene data la notizia dell'avvistamento. Una nave a vela a tre alberi di un centinaio di tonnellate di stazza corre alla velocità incredibile di una ventina di nodi, si avvicina a terra e comincia a rollare. Se c'è un po' di nebbia lo spettacolo è ancora più suggestivo perché se ne vedono i contorni lievemente fosforescenti; poi scoppia l'incendio e rapidamente le fiamme divorano la nave avvolgendola completamente, mentre ombre silenziose si gettano in mare senza rumore e senza schizzi, infine crollano gli alberi e il relitto scompare sott'acqua.

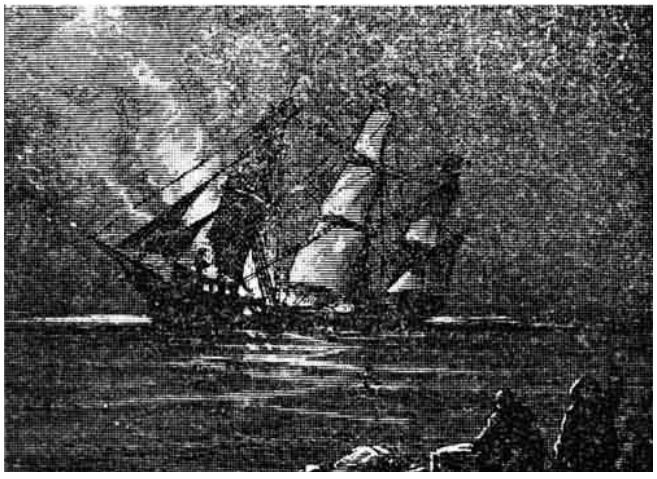
Spesso l'apparizione di una nave fantasma è indizio di sventura o, quanto meno, annunciatrice di tempesta. Nel golfo del Saint Lawrence quando si scorgono le cosiddette Packet Light, le luci cioè di uno dei primi vapori detti appunto packets e italianizzati in pacchetti, è segno di cattivo tempo. La credenza ha origine da un naufragio avvenuto nell'isola Prince Edward negli anni Ottanta del secolo scorso. A San Francisco è possibile vedere, dicono, la *Tennessee*, un clipper dei tempi della corsa all'oro in California: lo si vede vicino al Golden Gate Bridge quando la nebbia è molto fitta, quando questa diminuisce la nave scompare in una foschia tra il blu e il grigio. Nel Mare del Nord è indizio di cattivo tempo se si avvista la nave belga *Concordia,* lo stesso nell'Atlantico se appare la sudamericana *La Plata.*

XIII
LE ENIGMATICHE *PALATINE LIGHTS*

«Si fece condurre alla sua nave, caricarla dei guerrieri caduti e delle loro armi, la fece mettere in acqua, disporre il timone verso il mare aperto, alzare la vela e incendiare la pira di legna sul ponte. Il vento spirava da terra. Haki era già morto quando fu posto sul rogo. La nave ardente scomparve allora all'orizzonte. E ciò restò a lungo nella memoria.»

SNORRI STURLSON, *Ynglingasaga*

Un'altra celebre apparizione di nave fantasma è quella del *Palatine*, un veliero olandese con 304 emigranti che furono derubati di tutti i loro pochi averi dal comandante di questa nave. Partiti da Amsterdam nel 1752 e diretti a Philadelphia nel Nuovo Mondo, furono vessati in tutti i modi durante il viaggio che divenne un vero inferno. A corto di viveri e perfino di acqua potabile, molti caddero malati. Quando morivano il comandante e l'equipaggio ne approfittavano subito per impadronirsi delle loro cose, inoltre il comandante aveva progettato di far naufragare la nave alla fine del viaggio, nei pressi di Block Island, nel Long Island Sound, tra Montauk Point e l'isola di Martha's Vineyard, luoghi molto malfamati e assai temuti dalla gente di mare in quanto i loro abitanti arrotondavano le magre entrate dell'agricoltura e della pesca con l'industria dei naufragi.



La nave fantasma *Palatine:* un periodico e frequente avvistamento lungo le coste atlantiche degli Stati Uniti. La nave in fiamme ricorre frequentemente nei miti di vari popoli.

I “naufragatoti”, così si può tradurre la parola inglese *wrecker*, da *wreck*, naufragio, abitavano lungo le coste più pericolose per i naviganti. Di notte, specie durante il maltempo, erano soliti accendere luci che, viste dal mare, ingannavano i naviganti, i quali seguendole o scambiandole per altre, finivano sulle rocce. Un altro sistema consisteva nel mettere una luce, in genere un braciere, su un carro a cui era aggiogato un bue che veniva lasciato liberamente pascolare: i marinai vedevano quella luce a terra che credevano fissa e si regolavano su di essa, ma il bue spostandosi li induceva in errore e finivano per andare in secca sugli scogli. Qui entravano in azione i “naufragatoti” i quali, raggiunta la nave ormai relitto, ne massacravano l’equipaggio e si impadronivano del carico. Era un’industria assai fiorente che aveva un passato e delle tradizioni risalenti all’antichità; nell’Ottocento era una pratica ancora molto diffusa non solo sulle coste degli Stati Uniti, ma anche su quelle della Cornovaglia, della Bretagna, della Scandinavia.

Gli abitanti delle Scilly, ad esempio, avevano persino una preghiera che diceva pressappoco così: “Noi ti preghiamo, o Signore, di evitare i naufragi ai nostri fratelli ma, se questi debbono proprio avvenire, guidali qui, nelle nostre isole, affinché i poveri abitanti possano approfittarne. Amen”. Dall’altra parte della Manica si pregava invece così: “Signora Vergine di Molène inviate un naufragio alla mia isola. E Voi, Saint-Rénan, non ce ne mandate uno solo, meglio se due o tre, così che ciascuno ne abbia un po’ .”

Un naufragio rappresentava per la miseria inimmaginabile degli abitanti della costa anche di solo cent’anni fa, un vero ben di Dio. Della nave naufragata si ricuperava praticamente tutto e molte case erano costruite con legno proveniente da relitti e, con i relitti, i vari prepotenti locali avevano edificato vere fortune.

Il comandante del *Palatine* aveva dunque progettato di far naufragare la sua nave a Block Island, dove i “naufragatoti” avrebbero ucciso passeggeri ed equipaggio, lui avrebbe lasciato loro nave e carico, sarebbe apparsa agli occhi di tutti una disgrazia e non ci sarebbero stati testimoni. Ma le cose non andarono proprio così perché sembra che l’equipaggio si sia ammutinato e abbia ucciso il comandante fuggendo poi con le imbarcazioni di salvataggio che erano a bordo, lasciando nave ed emigranti al loro destino. La nave però avrebbe mantenuto più o meno la rotta prevista e, negli ultimi cinque giorni del dicembre 1752, sarebbe andata a incagliarsi a Block Island. A questo punto la leggenda ha due conclusioni diverse: chi dice che i “naufragatori” uccidessero i passeggeri e incendiassero la nave, chi dice che gli emigranti fossero raccolti e curati dagli abitanti; tutti concordano sulla nave data alle fiamme. Allora, da terra, videro uno spettacolo terrificante: la silhouette nera di una donna si stagliava contro le fiamme gridando invano il nome di un bambino; la scena durò poco tempo perché le fiamme avvolsero anche la donna in un unico immenso rogo con la nave. Questa scena e le strazianti grida della donna furono ricordate per lungo tempo.

La prima apparizione dello spettro del *Palatine* risale all’anno successivo al naufragio. Lo riferisce il comandante della nave *Somerset* il quale, avvistata la nave in fiamme, si precipitò al soccorso, fece mettere in mare una lancia, ma non trovò né superstiti, né traccia alcuna del relitto.

La *Palatine Light,* come venne in seguito chiamata l'apparizione, fu vista negli anni successivi da molti rispettati comandanti di navi di linea, di unità da guerra, di navi baleniere.

La nave in fiamme figura spesso nel mito e nel folklore di vari paesi. *L'Ynglingasaga* del vichingo Snorri, citata all'inizio di questo capitolo, ha un sapore di grandezza addirittura wagneriana; Manannan, dio del mare dei Celti, si reca ogni sette anni con *il* suo drakkar di fuoco dall'isola di Man alle isole Ebridi, chi dice per ispezionare il suo regno, chi per andare nel paese dell'eterna giovinezza, chi infine per convogliare le anime verso il paradiso dei Celti all'estremo ovest della Terra. E ancora la nave di fiamme *Long-theine* è periodicamente osservata da "coloro che hanno il dono" al largo dell'isola di Eigg: la nave passa alla velocità del lampo e sul ponte c'è una figura magrissima vestita di nero che suona il violino, danza e ride, mentre dalla stiva provengono grida strazianti. Dicono si tratti di anime dannate condotte all'inferno.

La maggior parte delle leggende del mare hanno origine nei paesi nordici, ma anche da noi le leggende, sia pur in misura minore, non mancano.

Una fonte particolarmente ricca è la Sicilia, specialmente nella zona di Trapani. È ancora possibile sentire la storia del vecchio pescatore che uscito in una notte di calma piatta al largo di Capo San Marco con un suo compagno, mentre la rete è in acqua scorge i segnali inconfondibili di un cambiamento improvviso di tempo. Ad un tratto il suo compagno gli indica una serie di luci sottovento. Essi agitano la lampada a petrolio per richiamare l'attenzione di queste barche, ma nessuno sembra accorgersi dei loro segnali. La notte passa nel vano tentativo di raggiungere quelle luci poi il mare e il vento cominciano a perdere di forza e la nebbia si dirada, mentre le luci si affievoliscono sino a scomparire del tutto.

Ancora del Trapanese è la leggenda delle sette grandi fiamme che sembrano uscire dalla superficie del mare; talvolta i pescatori le scorgono improvvisamente durante le loro pescate notturne. Esse sono un avviso di tempesta imminente e consigliano di tornare subito a terra o nel porto più vicino, e sono collegate ai sette fratelli Calamareonti annegati anni orsono in quelle acque: si dice siano le loro anime che vengono in aiuto ai pescatori.

XIV
LO STRANO CASO DEL *MARY ANN*
E ALTRI FANTASMI ANCORA

«Il vero guaio è non saper nulla e credere di saper tutto.»

PROVERBIO CINESE

L’avvistamento delle navi fantasma o peggio dell’Olandese Volante, reca sempre presagi di morte o di disgrazia, per questo tali apparizioni erano tanto temute dai marinai; ma esistono dei casi in cui navi o naufraghi furono salvati proprio grazie all’intervento di navi fantasma o addirittura di spettri.

Nel luglio del 1934, il comandante James Hampson al timone del *Mary Ann* navigava lungo la costa orientale degli Stati Uniti, nello Stretto di Georgia, nello stato della Columbia diretto da Seattle verso nord. Il mare era calmo e l’imbarcazione, si trattava di un motoscafo di 14 metri, procedeva speditamente. Ad un tratto, come avviene con frequenza in quelle zone, incappò in un fitto banco di nebbia. Hampson era solo a bordo, per prudenza ridusse la velocità e cominciò ad azionare la sirena da nebbia, uno squillo ogni minuto.

Navigando con il solo ausilio della bussola andò avanti così per alcune ore, con l’orecchio teso pronto a captare eventuali segnali da nebbia di altre imbarcazioni. Chi ha navigato in queste condizioni sa quanto sia sgradevole e faticoso: c’è il perenne timore di essere abbordati da un momento all’altro da una nave più grande uscita improvvisamente dalla bruma e, nonostante la pratica e gli strumenti di bordo, c’è sempre il vago sospetto di andare fuori rotta, così quando, finalmente, la nebbia si diradò per lasciare progressivamente il posto al cielo sereno, il marinaio tirò un sospiro di sollievo.

Non aveva terminato di rallegrarsi con se stesso della fine dell’incubo quando, improvvisamente e senza alcun segnale, dal lato di dritta, a pochi metri dal *Mary Ann*, sbucò dalla nebbia la sagoma scura di una nave: Hampson bestemmiando furiosamente mise tutto il timone a sinistra, ma non riuscì a evitare l’impatto e la prua della sua imbarcazione attraversò la nave sconosciuta. Tuttavia non avvenne alcuna collisione, egli aveva fatto una rapida accostata a sinistra e su questo lato ora c’era la nave fantasma. L’aspetto era al tempo stesso triste e inquietante: la nave era vecchia e in stato di quasi abbandono, in coperta non c’era nessuno, le vele tuttavia, anche se lacere e sbiadite, si gonfiavano ugualmente al vento; ma la cosa più impressionante

era la completa assenza di rumori, nessun cigolìo di bozzelli, neanche il rumore che una nave produce solcando le acque; sembrava galleggiare nell'aria piuttosto che nell'acqua.

Hampson era sconvolto dall'apparizione, ma tentò ugualmente di leggerne il nome sulla poppa, senza successo perché la nave scomparve rapidamente e silenziosamente, così com'era apparsa, rientrando nella nebbia. Mentre riordinava le sue idee cercando di capire cosa poteva essere quella apparizione, e accostava di nuovo per riprendere la sua rotta, la nebbia si diradò del tutto e di poppa il marinaio vide una lunga chiatta semisommersa al traino di un rimorchiatore; si rese conto subito che, se non avesse fatto la rapida accostata per evitare la nave fantasma, l'abbordo con la chiatta sarebbe stato inevitabile.

Nell'inverno del 1852, la nave messicana *Chalchihuitlicue* al largo di Vizcaino Bay incappò in un fiero uragano. Un giovane ex sottotenente della Marina Americana vi era imbarcato al suo primo comando, ma le cose si stavano mettendo in modo che, molto probabilmente, sarebbe stato anche l'ultimo: la nave si infilava con la prua nel mare e ogni volta sembrava non volesse più riemergere; l'acqua spazzava la coperta, l'alberatura era crollata sul ponte nonostante le vele fossero state da tempo ammainate e, nel crollo, erano rimasti uccisi i due migliori marinai. Un colpo di mare spezzò infine il timone e la nave, rimasta senza governo in quella furia di elementi, sembrava dover affondare da un momento all'altro. Il frammento di un pennone colpì alla testa il giovane comandante che giacque privo di sensi.

Mentre la nave veniva sospinta sempre più verso le pericolose rocce di San Quintin e l'equipaggio stremato sembrava rassegnato alla sua sorte, da un boccaporto salì in coperta un uomo in uniforme della Marina Messicana, si diresse verso la plancia, entrò in timoneria e prese i comandi della nave. Inspiegabilmente la nave senza timone rallentò la sua pazza corsa verso gli scogli e, riuscendo chissà come a governare, affrontò la tempesta raggiungendo le acque tranquille della Baia di San Diego.

Intanto il comandante, riavutosi, ebbe modo di costatare che la sua nave era stata salvata grazie all'intervento portentoso del messicano il quale, però, non figurava sulla lista dei passeggeri, nessuno lo aveva mai visto prima e non lo si vide più, una volta che la nave fu in acque tranquille. Alcuni vecchi marinai che erano a bordo, avevano tuttavia riconosciuto il comandante messicano: era Porfirio San Luis Madero, primo comandante di quella nave, morto dieci anni prima.

Durante la Prima guerra mondiale, dopo i successi dei sommergibili tedeschi, anche gli inglesi cominciarono ad effettuare missioni con questi mezzi. Sapendo di compiere azioni pericolose, c'era tra i sommergibilisti quella caratteristica romantica, tipica anche degli aviatori, che li portava ad essere meno rispettosi della disciplina, un po' anticonformisti, un po' bohémiens. Insomma gli uomini dei sommergibili rischiavano la pelle più degli altri ma, in compenso, godevano di qualche privilegio in più; inutile aggiungere che tra loro, come tra i piloti, c'erano dei "personaggi". Uno di questi era il comandante Ryan: il suo coraggio e la sua capacità di marinaio erano

talmente noti e ammirati che poteva permettersi delle piccole disobbedienze ai ferrei regolamenti. Ryan era, inoltre, un bell'uomo, simpatico e affascinante, colto, sempre pronto a scherzare, adorato dai suoi uomini, le donne impazzivano per lui.

I sommergibili britannici partivano per missioni di circa 7-10 giorni al largo delle coste olandesi dove cercavano di intercettare qualche unità tedesca; di giorno giacevano sul fondo del mare o navigavano a quota periscopio, di notte emergevano e le vedette scrutavano l'orizzonte con i binocoli notturni. Da una di queste missioni Ryan non tornò; lo attesero invano e, dopo venti giorni, l'Ammiragliato ne annunciò la scomparsa.

La guerra continuava, sempre più aspra, il blocco navale dell'Inghilterra effettuato dai sommergibili tedeschi si faceva sempre più serrato, anche le missioni dei sommergibili britannici furono intensificate. Un giorno uno di questi sommergibili stava navigando nelle ore di luce a quota periscopio proprio lungo una delle rotte preferite da Ryan: era una missione pericolosa, stavano vicini a un campo minato germanico e lo stare in superficie poteva essere fatale perché la Germania usava adesso gli aerei come ricognitori per la ricerca dei sommergibili e dall'alto un sommergibile è facilmente individuabile e attaccabile.

L'ufficiale al periscopio, quindi, era attentissimo al minimo indizio di pericolo. Ad un tratto lo si sentì gridare di aver visto Ryan che gli faceva cenno sulla dritta, il comandante incredulo corse al periscopio dove potè costatare che, effettivamente, il celebre Ryan era lì davanti a loro e si sbracciava a far segnali. Il rischio doveva essere preso ad ogni costo: ordinò l'emersione dell'unità e subito gli uomini si prepararono a uscire in coperta con cime per il salvataggio, mentre nell'interno ci si preparava ad accogliere l'asso britannico.

Quando il sommergibile emerse in un turbinio di acqua e bolle d'aria, i primi uomini usciti dal portello corsero sul ponte a prua, ma di Ryan non c'era più traccia; eppure era stato visto da più di una persona a bordo. L'unità, prendendo dei grandi rischi, cominciò ad incrociare nella zona, mentre le vedette cercavano Ryan e al tempo stesso eventuali aerei o navi nemiche che avrebbero potuto dar loro la caccia, senza trovar nulla.

Improvvisamente un marinaio all'estrema prua del sommergibile gridò in plancia di fare un'accostata rapida: lungo la rotta c'erano due mine tedesche contro le quali l'unità avrebbe certamente urtato se avesse continuato in quella direzione. Ryan aveva compiuto il suo ultimo exploit e salvato il sommergibile facendolo dirottare con le sue segnalazioni.

Può anche accadere che un salvataggio avvenga per ragioni misteriose, ma senza l'intervento diretto di fantasmi di navi o persone. Un mattino a bordo di una nave fu trovato scritto sulla lavagnetta della plancia, sulla quale normalmente si annota la rotta, "accostare a nord est". Chi aveva scritto questo messaggio? Il comandante chiese a tutti i membri dell'equipaggio, ma nessuno ne sapeva nulla e tutti cadevano dalle nuvole, solo il mozzo disse che gli sembrava di aver visto un uomo sconosciuto avvicinarsi alla lavagna e scrivere l'ordine. Il comandante pensò a uno scherzo irrispettoso della sua autorità, poi però riflettendo alle superstizioni degli uomini di

mare decise di eseguire quell'accostata per pochi minuti, poi la nave avrebbe ripreso la sua rotta.

L'ordine era stato appena dato e la prua già cominciava a spostarsi, quando la vedetta gridò di aver avvistato qualcosa in mare. La nave si avvicinò e poterono vedere una nave quasi sommersa e disalberata sulla quale un gruppo di marinai malandati e denutriti facevano disperatamente segno per farsi vedere. Mentre venivano tratti a bordo, il mozzo disse di riconoscere l'uomo che durante la notte aveva scritto il messaggio sulla lavagna; la cosa intrigò il comandante il quale chiese al naufrago di scrivere in sua presenza la frase "accostare a nord est" e la sua grafia si rivelò identica a quella trovata sulla lavagna la mattina. Egli disse di essere stato sempre convinto del loro salvataggio; raccontò inoltre che la notte precedente era caduto in una specie di *trance* e al risveglio aveva annunciato agli increduli compagni che in giornata sarebbero stati soccorsi.

In tema di avvertimenti bisogna anche citare quel che accadde al comandante Johnson della nave a palo norvegese *Ellen* che, nel marzo del 1857, mentre era in navigazione al largo delle coste americane, fu ripetutamente aggredito da un uccellino sulla sua destra. Alla quinta volta il comandante perse la pazienza e allontanò violentemente l'animale con una poderosa sberla; poi però cominciò a riflettere: come mai questo insolito comportamento da parte di un uccello? E se avesse avuto qualche significato nascosto? Sembrava spingerlo verso la sinistra... Ordinò un'accostata a sinistra, i suoi uomini credettero fosse impazzito perché non ve n'era alcuna ragione ma, poco dopo, la vedetta gridò di avere avvistato dei naufraghi al mascone di sinistra. In effetti su due lance piene d'acqua si trovavano 49 naufraghi del piroscafo *Central America* inabissatosi due giorni prima per lo spostamento del carico.

Quanti skippers e navigatori solitari hanno avuto il presentimento che stava per accadere qualcosa e si sono precipitati dalla cuccetta sul ponte giusto in tempo per evitare un'avaria o un abbordo?

XV
L’AGGHIACCIANTE INCONTRO DELL’*OCTAVIUS*

> «... e mai più torna a visitarli la luce, né l’avvistamento della terra a lungo cercata, né del pilota; né ha più senso ormai per loro il volo solitario del gabbiano attorno allo scoglio desolato sul quale si riversano i frangenti mugghiami.»
>
> HERMAN MELVILLE, *Requiem* da *Poesie*

L’11 agosto del 1775 la baleniera americana *Herald* rimase bloccata per assenza di vento a nord della Baia di Baffin. La situazione era critica perché la breve estate artica volgeva alla fine e i ghiacci cominciavano a richiudersi; era tempo di rientrare a casa, ma il vento non voleva venire e ad ovest il mare era quasi completamente ghiacciato. Se il vento non fosse venuto a tempo la nave avrebbe rischiato di restare intrappolata tra i ghiacci e di passare un inverno in questo modo. Finalmente, dopo un paio di giorni di attesa, il vento arrivò e come fa nell’Artico cominciò a soffiare sempre più forte portando con sé una bufera di neve, mentre la temperatura scendeva sempre di più.

Passarono così altri due giorni di burrasca tra gli icebergs mentre la baleniera faceva rotta faticosamente verso sud-est: a causa dell’intensità della neve la visibilità era quasi nulla, non c’era il sole né le stelle per fare il punto, e il comandante Warren navigava alla cieca con l’ausilio della sola bussola. Finalmente il vento cessò, il mare cominciò a placarsi e la baleniera si diresse verso il temuto Capo Farveli all’estremità meridionale della Groenlandia dove, nel corso dei secoli, centinaia di navi sono svanite nel nulla, senza lasciare traccia.

La tempesta aveva frantumato il ghiaccio aprendo parecchi canali navigabili e, manovrando tra un iceberg e l’altro, l’*Herald* avanzava faticosamente nel viaggio di ritorno. Improvvisamente, la vedetta nel nido d’aquila avvistò una nave sulla dritta. Dopo mesi di navigazione in solitudine, i marinai amano salutarsi e scambiarsi notizie sul tempo e le balene, per cui Warren diede ordine di accostare a quella nave emersa improvvisamente dietro un gigantesco iceberg. Essa era completamente ammantata di ghiaccio scintillante nel sole e faceva una bella immagine con il blu intenso del mare, nei tratti in cui non era gelato. Ci volle un’ora buona per

avvicinarsi, Warren puntò il cannocchiale ma a bordo non vide nessuno. Giunti a portata di voce chiamarono col megafono senza ottenere alcuna risposta.

Il comandante decise allora di salire a bordo e, fatta mettere in mare una lancia, vi si imbarcò con 8 uomini decisi ad andare a vedere. Via via che si avvicinavano essa sembrava sempre più una nave morta, un monumento funebre biancastro dall'aspetto quasi surreale; era difficile dire se somigliasse più a una nave o a un iceberg. Giunti sotto bordo e ripetuto il richiamo, iniziarono a salire a bordo, non prima di aver notato a poppa il nome che si riusciva appena a leggere ricoperto dal ghiaccio: *Octavius.*

Una volta messo il piede in coperta Warren e 4 marinai - gli altri 4 erano rimasti nella lancia sotto bordo - si guardarono attorno sgomenti: la neve scricchiolava sotto gli stivali, il vento gelido fischiava nel sartiame, la nave aveva un debolissimo movimento di rollio. Warren volle dare un'occhiata sottocoperta, ma il portello era ricoperto da un cumulo di neve ghiacciata; aiutato dagli uomini riuscì a spezzare il ghiaccio, a raggiungerlo, e dopo qualche resistenza ad aprirlo. Un intenso odore di muffa si sprigionò dalla stiva, cautamente il comandante scese i pochi scalini seguito dai suoi uomini impauriti e un orribile spettacolo si presentò ai loro occhi: 28 marinai irrigiditi nel sonno della morte stavano nelle cuccette; i loro corpi, avvolti in pesanti coperte, erano perfettamente conservati, soltanto un lieve strato di muffa verdastra ricopriva i loro volti. Evidentemente erano stati uccisi dal freddo durante il sonno.

Ritornati sui loro passi andarono verso la cabina del comandante, dietro la plancia. Anche qui ebbero la stessa difficoltà per togliere il ghiaccio dalla porta e quando questa infine si apri, furono investiti ancora dallo stesso odore di muffa. Il cadavere del comandante era seduto su una sedia con la testa inclinata in avanti sulla scrivania sulla quale era aperto il libro di bordo. Come i marinai anche quest'uomo era perfettamente conservato. Warren prese il giornale di bordo e lo affidò ad uno dei suoi uomini, poi proseguì l'esplorazione della nave morta e passò nella cabina adiacente.

Sulla cuccetta giaceva una giovane donna avvolta in numerose coperte, aveva lo sguardo fisso verso una parete ed un braccio ripiegato con grande naturalezza, quasi con eleganza. A pochi passi c'era un altro uomo inginocchiato davanti a una stufa, e vicino a lui un misero cumulo di pezzetti di legno, i resti dell'arredo della cabina, l'uomo aveva in mano un acciarino e una pietra focaia. La morte lo aveva sorpreso mentre stava tentando disperatamente di fare l'unica cosa che avrebbe potuto salvargli la vita: accendere il fuoco. Accanto a lui, nascosto in una pesante uniforme, il cadavere di un bambino di circa dieci anni. A quel punto i marinai, non riuscendo più a sopportare tale spettacolo, si slanciarono fuori. Rimase soltanto Warren che, molto impressionato, mantenne però la calma.

Non c'era altro da fare a bordo dell'*Octavius* e, con grande sollievo dei suoi uomini e di lui stesso, Warren diede ordine di tornare sulla baleniera. La stagione stava finendo, ogni ulteriore indugio avrebbe forse compromesso il ritorno della nave bloccandola tra i ghiacci e forse la stessa sorte *dell'Octavius* sarebbe toccata *all'Herald.* Quando finalmente lasciarono la nave maledetta tutti ebbero la sensazione di uscire da un sepolcro e furono ben lieti quando udirono di nuovo sotto i loro piedi

il solido tavolato della coperta dell'*Herald.* Nel trasbordo una parte del libro di bordo preso nella cabina del comandante della sfortunata nave si staccò e cadde in mare; al marinaio che lo teneva restò in mano soltanto una pesante copertina di cuoio e poche pagine all'inizio e alla fine del libro.

I ghiacci si stavano richiudendo e la baleniera riprese rapidamente la rotta del ritorno, mentre Warren restava a lungo a fissare l'*Octavius* che lentamente scompariva all'orizzonte con *il* suo carico di morte.

Non la si vide mai più. Dopo una problematica navigazione tra i ghiacci, l'*Herald* riuscì finalmente a raggiungere il mare aperto e, con grande curiosità, il suo comandante cominciò a leggere quello che restava del diario di bordo: nelle prime due pagine c'erano i nomi di tutti i componenti dell'equipaggio compresi quelli della moglie e del figlio decenne *del* comandante; poi si diceva che la nave aveva salpato da Londra il 10 settembre del 1761 diretta in Cina per inserirsi nel commercio di laggiù. C'erano alcune osservazioni meteorologiche sul bel tempo costante che aveva accompagnato la nave nei primi giorni di navigazione e sulle sue ottime capacità nautiche e di velocità. A questo punto le pagine seguenti mancavano, erano quelle cadute in mare, ma le ultime pagine portavano l'ultima annotazione, datata 11 novembre 1762. In essa si diceva che la nave era da 71 giorni prigioniera in una morsa di ghiaccio e si indicava la sua posizione in circa 160°W e 75°N. Il diario si concludeva in un tragico crescendo nel quale il freddo si faceva sempre più intenso, mentre non riuscivano più a riaccendere il fuoco spento, il figlio del comandante era morente per assideramento, e la moglie aveva ormai perso conoscenza

Qui finiva la triste, ma epica storia dell'*Octavius;* quando Warren controllò l'ultima posizione della nave e volle riportarne i dati sulla carta, si accorse con stupore che essa era rimasta intrappolata dai ghiacci 600 miglia a nord della costa settentrionale dell'Alaska. Evidentemente il suo comandante aveva deciso di non tornare passando per la pericolosa rotta di Capo Horn, ma di tentare di trovare il mitico passaggio a N W; questo non deve troppo stupire perché in quel tempo erano in molti a cercarlo, anche se poi vi trovavano solo la morte. l'*Octavius* è stata forse la prima nave a compiere il viaggio da Point Barrow in Alaska fino alle coste della Groenlandia, ma lo ha fatto con un equipaggio di morti, impiegandovi undici anni, durante i quali, sospinta da correnti e sbattuta dalle onde, ha avanzato lentamente, lottando con i ghiacci che alternativamente, una stagione dopo l'altra, la imprigionavano e la liberavano sospingendola sempre verso levante, fino a quando aveva raggiunto l'Atlantico.

XVI
IL MACABRO INCONTRO DELL'*OURANG MEDAN*
E UNA INSPIEGABILE SPARIZIONE

> «La vita in questo mondo è come un mare in tempesta, attraverso il quale dobbiamo guidare la nostra nave fino in porto. Se resisteremo alle tentazioni [sirene], essa ci condurrà alla vita eterna.»
>
> SANT'AGOSTINO

Nel febbraio del 1948 le navi nel Golfo del Bengala ricevettero via radio il "May Day" che, per tutti i naviganti, significa segnale di soccorso urgente. Il segnale proveniva da una zona presso le Isole Andamane ed era stato lanciato da una nave da carico olandese in rotta per Djakarta, in Indonesia. Nulla in quella calda giornata avrebbe fatto prevedere il seguito della storia: il mare era in calma piatta, il tempo bello costante col barometro in continua ascesa, la temperatura era invece elevata e il calore, unito all'umidità, dava ai naviganti una sonnolenza indescrivibile, la voglia di stendersi in cuccetta e dormire, di ripararsi da quel disco infuocato del sole che picchiava come un martello.

L'Ourang Medan, questo era il nome della nave che richiedeva soccorso, continuava a trasmettere sempre più concitatamente: "...gli ufficiali e il comandante sono morti...Forse tutti gli uomini dell'equipaggio sono morti...", seguì un breve momento di disturbo radio nel quale fu impossibile comprendere qualcosa, poi la voce riprese con un tono disperato: "Muoio!". La radio, dopo questo terribile messaggio, tacque definitivamente.

Una notizia del genere scosse dal torpore gli equipaggi di tutte le navi che, pur chiedendosi cosa mai era potuto capitare, cambiarono rotta e si diressero a tutta velocità verso il punto del segnale. Qualche tempo dopo, la prima delle navi avvistò l'*Ourang Medan* la quale, però, non presentava alcuna anomalia a parte il fatto che era ferma. I tentativi di mettersi in comunicazione con la nave non ebbero alcun esito, così pure non fu risposto ai segnali; si dovette quindi avvicinarsi alla nave, mettere in mare una lancia e salire a bordo.

Appena messo piede in coperta tutto sembrò in, ordine, ma non si vedeva nessuno; poi, d'improvviso, la macabra scoperta: la nave era piena di cadaveri. Tutti

presentavano le stesse caratteristiche: nessuna traccia di ferite o comunque di violenza, gli uomini giacevano qua e là sul ponte a braccia spalancate e gli occhi sbarrati rivolti verso il sole. Il comandante era in plancia, insieme con il timoniere e un altro ufficiale, il marconista, era nella cabina trasmissioni seduto sulla poltroncina con il corpo piegato sulla scrivania davanti alla radio ancora accesa, gli altri marinai sembrava fossero stati sorpresi dalla morte mentre erano intenti alle loro mansioni; perfino il cane di bordo giaceva morto in un angolo. Ma l'impressione maggiore si ebbe quando gli uomini scesero in sala macchine perché queste erano spente e senza energia non c'era illuminazione; alla luce delle torce elettriche scoprirono qua e là altri cadaveri al loro posto.

Non riuscendo a trovare una ragione plausibile per la misteriosa morte abbattutasi così all'improvviso sull'*Ourang Medan*, fu deciso di rimorchiarla fino al porto più vicino. Venne preparato un lungo cavo di rimorchio disteso con la lancia tra le due navi; mentre le operazioni erano in corso, si vide un filo di fumo uscire dalla stiva.

Non conoscendo il genere di carico trasportato, la prudenza consigliava di allontanarsi al più presto, anche perché l'impianto antincendio di bordo non poteva funzionare a causa della mancanza di energia, e non sarebbe stato certo il caso di tentare di spegnere un incendio di dimensioni e di natura sconosciuti con i piccoli estintori a mano; gli uomini ritornarono in fretta sulla lancia, e decisero saggiamente, perché, mentre discutevano sul da farsi, una violenta esplosione scosse la nave, i cavi di rimorchio furono tagliati in fretta e pochi minuti dopo l'*Ourang Medan* si inabissava con il suo segreto.

Questo episodio interessò fortemente tutti gli appassionati di cose misteriose: i soliti maniaci di Ufo dissero che si trattava certamente di un'astronave extraterrestre che aveva ucciso con un misterioso raggio ogni forma di vita a bordo; il fatto che tutti avessero il viso rivolto verso il sole confermava, secondo loro, questa ipotesi; ma a parte ogni considerazione sulla presenza di extraterrestri, tutta da dimostrare, il fatto del viso rivolto in alto non mi sembra una prova per questa suggestiva quanto fantasiosa spiegazione.

Il 6 aprile del 1928 dava fondo nelle acque del porto di Yokohama il vapore britannico *City of Eastbourne* con cinque giorni di ritardo sulla prevista data di arrivo. Il comandante spiegò alle autorità portuali che aveva incontrato i margini di un tifone al largo delle Hawaii ed avevano persino captato un SOS dalla nave cisterna *British Hussar*, ma non erano stati in grado di localizzare la posizione della nave in difficoltà.

I meticolosi giapponesi vollero far luce su questo fatto e da una breve inchiesta appurarono che anche altre navi avevano ricevuto l'SOS: il *Niagara*, neanche lui in grado di localizzarne la posizione, così il *Ventura* e anche stazioni radio giapponesi lungo la costa di Honshu e delle Ryukyu. Combinando insieme tutti questi dati, stabilirono che la posizione della *British Hussar* doveva essere circa 400 miglia a SW delle Hawaii.

La Marina Americana, non appena a conoscenza di questi dati, inviò due cacciatorpediniere nella zona, ma dopo cinque giorni di inutili ricerche rientrarono

alla loro base di Pearl Harbour e gli esperti dedussero che la nave doveva essersi probabilmente spezzata in due affondando immediatamente. Questo tipo di incidente era relativamente frequente nelle navi cisterna e nelle petroliere, perché la loro notevole lunghezza e il peso del carico trasportato le esponeva a sollecitazioni enormi in caso di tempesta, quando la parte della prua e quella della poppa si trovano sulla cresta dell'onda e il centro della nave a valle e la maggior parte del peso, quindi, non sostenuta dalla massa d'acqua.

Avvisata la Compagnia armatrice, questa fu estremamente sorpresa dalla notizia proveniente dalle Hawaii, perché la nave in questione si trovava in quel momento tranquillamente ormeggiata ad Abadan, nel Golfo Persico in attesa di caricare petrolio e non era stata nel Pacifico in tutto il 1928. Il console britannico di Yokohama volle vederci chiaro e approfondì le indagini: quando il misterioso SOS era stato lanciato, quattro navi si trovavano nella zona delle Hawaii, la *City of Eastbourne*, la *Niagara*, la *Ventura*, e l'*Asiatic Prince*. Caso strano di quest'ultima non si avevano più notizie.

L'Asiatic Prince di 10.000 tons aveva una sua storia che è bene raccontare. Ordinata poco dopo la fine della Prima guerra mondiale dalla compagnia britannica Rio Cap Line, era stata costruita dal cantiere Deutsche Werft di Amburgo. Ciò aveva fatto nascere una grande polemica in Inghilterra, perché a seguito della guerra c'era una terribile crisi economica in tutto il mondo: fame, disoccupazione, scarsezza di liquidità, caratterizzavano le economie dei grandi paesi occidentali e, commissionando una nave ai cantieri tedeschi, ex nemici, si condannavano alla fame operai inglesi.

Gli Alleati con il trattato di Versailles avevano imposto alla Germania tali riparazioni di guerra che quest'ultima mai sarebbe riuscita a pagare, il valore della moneta tedesca scendeva sempre più in basso e l'inflazione era tale che ormai venivano stampate monete da 50 miliardi di marchi, adatte ad acquistare appena un po' di pane.

L'effetto secondario di queste misure "punitive" contro la Germania, era però completamente sfuggito ai miopi politici, perché adesso acquistare in Germania era diventato talmente favorevole che nessuno acquistava più nulla in altri paesi, e questo creava una depressione economica senza precedenti.

La Rio Cap Line chiese dei preventivi a vari cantieri e, a causa del cambio favorevolissimo, la Germania fece quello più basso ottenendo così la commissione. L'*Asiatic Prince*, nonostante i molti detrattori britannici, si rivelò subito una eccellente nave e compì la prima traversata atlantica a una media di 14 nodi nonostante le tempeste invernali, nei porti tutti ne ammiravano la linea, la solidità della costruzione e la precisione dell'industria tedesca ma, a causa delle ragioni "patriottiche", fu da taluni maledetta e considerata condannata; ciò poteva avere qualche speciale significato per i superstiziosi marinai, quando scomparve così improvvisamente? Ma chi, dunque, aveva lanciato l'SOS?

La commissione d'inchiesta giunse alla seguente razionale conclusione: il segnale di soccorso ricevuto dalle varie navi e stazioni della costa a mezzo del radiotelegrafo portava la firma del *British Hussar* il cui nome in codice era GJVR, mentre quello *dell'Asiatic Prince* era GJVP, come si nota c'era una sola lettera di differenza, e per

di più molto simile soprattutto se si pensa all'alfabeto Morse, con la quale il messaggio fu trasmesso: la lettera P infatti nell'alfabeto Morse è • - - • contro • - • della lettera R; è quindi probabile che il messaggio sia stato trasmesso in modo errato generando la confusione che seguì; successivamente la nave presa nell'uragano si spezzò in due affondando rapidamente con tutti i suoi 48 uomini.

I marinai superstiziosi continuarono a credere che il fato *dell'Asiatic Prince* fosse segnato già nel momento in cui era stata maledetta e che gli spettri del Pacifico se ne erano impadroniti per sempre.

XVII
CRONACHE DI MORTI ANNUNCIATE

«È una sciocca presunzione quella di disdegnare e condannare come falso ciò che ci sembra inverosimile, ed è un difetto comune in tutti coloro che pensano di essere superiori agli altri.»
MICHEL E. DE MONTAIGNE, *Essais*, I, XXVII

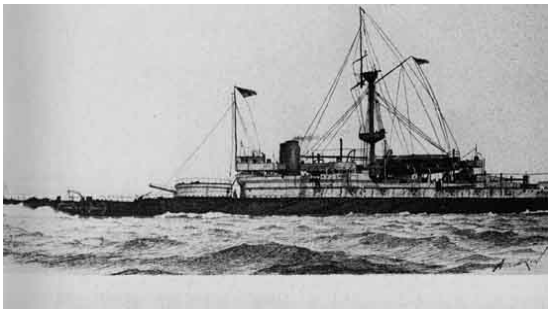
Il tema dello spettro che viene ad annunciare la propria morte, avvenuta lontano, a qualche parente prossimo, oppure la morte di chi ne riceve la visita è frequente nella letteratura romantica.

È nota la leggenda del poeta inglese Percy Bysshe Shelley, il quale nel 1822 vide il proprio spettro al momento di imbarcarsi per quello che sarebbe stato il suo ultimo viaggio: travolto dalle onde il giovane poeta annegò. Leggende e racconti si sono sbizzarriti su questo argomento "gotico", ma c'è un episodio accaduto nel giugno del 1893 che lascia perplessi.

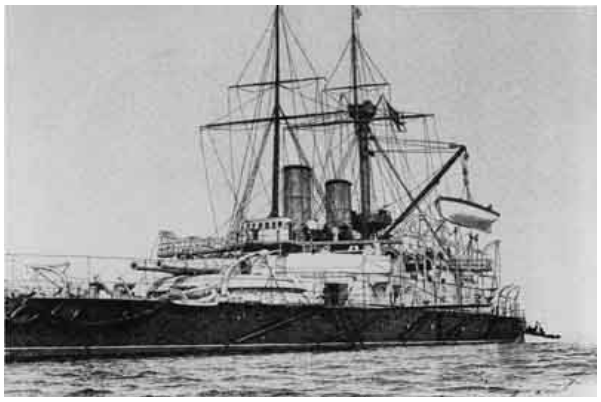
L'ammiraglio inglese Sir George Tryon che fu visto partecipare a una festa a Londra proprio mentre affondava a bordo della sua nave lungo le coste della Siria durante le manovre della Mediterranean Fleet del 1893.

Sir George Tryon era un ammiraglio inglese molto abile e un grande marinaio, egli riuniva le capacità marinaresche a quelle militari ed era considerato un grande tattico. Queste sue capacità lo avevano portato ai più alti gradi della carriera e, all'epoca del fatto che stiamo per narrare, era il comandante in capo della Mediterranean Fleet.

Nel pomeriggio del 22 giugno del 1893 le sue navi al largo delle coste della Siria procedevano su due file parallele: la fila di sinistra era guidata da HMS *Victoria* sulla quale era imbarcato lui stesso e a riva inalberava la sua insegna di ammiraglio; guidava la fila di dritta HMS *Camperdown* al cui comando c'era l'ammiraglio Markham.



La corazzata di squadra inglese HMS *Victoria* affondata per un inesplicabile errore umano durante le grandi manovre della Roval Navy in Mediterraneo.



HMS *Camperdown* la corazzata speronatrice della HMS *Victoria.* Nonostante il suo prontissimo intervento per il salvataggio dei naufraghi, le vittime furono assai numerose.

Improvvisamente, nessuno riuscì mai a capire perché, Tryon diede ordine alla fila di dritta di avvicinarsi durante una virata per riunirsi in un'unica colonna, mentre avrebbe dovuto ordinare, semmai, di allontanarsi, dato che le due file viaggiavano già pericolosamente vicine e a tutta forza. Egli, tuttavia, non diede alcun ordine sulla sua nave che proseguì per la stessa rotta. In plancia gli altri ufficiali si resero subito conto che questo era molto pericoloso e chiesero a Tryon di poter eseguire un'accostata, ma egli non rispose, come assorto in una specie di torpore. A un nuovo sollecito dei suoi ufficiali sembrò cadere dalle nuvole e solo troppo tardi diede l'ordine di accostare a sinistra.

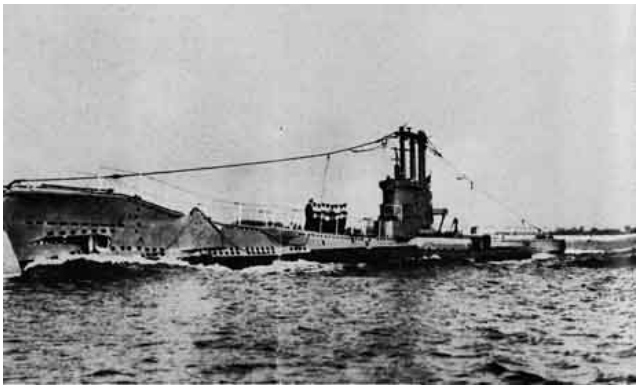
L'inevitabile abbordo fu terribile perché le navi procedevano a tutta forza e HMS *Camperdown* colpì in pieno con la sua prua rinforzata il fianco di HMS *Victoria*. Fu un disastro nel quale persero la vita molti marinai. Tra i superstiti ci fu il giovane Jellicoe in seguito comandante in capo della Home Fleet durante la Prima guerra mondiale.

La nave di Tryon affondò rapidamente e lui stesso perse la vita nel caos seguito allo speronamento. Alcuni ufficiali superstiti che gli erano stati vicini durante quel terribile momento dissero di averlo udito mormorare tra sé: "È stata tutta colpa mia.

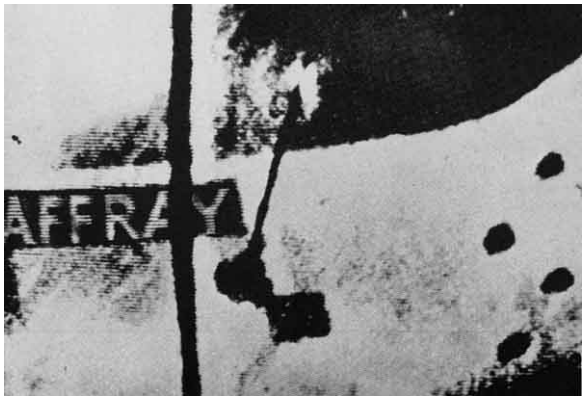
Quello stesso pomeriggio del 22 giugno 1893 a Londra, nella casa di Tryon a Eaton Square, si dava un importante ricevimento. Grande eleganza, la migliore società londinese e tutto il corpo diplomatico affollavano i saloni dove i camerieri in livrea servivano rinfreschi e un'orchestra suonava i motivi di moda. La signora Tryon, non ancora al corrente della tragedia che si stava svolgendo a qualche migliaio di chilometri di distanza, fu avvicinata da una sua conoscente la quale le disse di aver visto l'ammiraglio attraversare il salotto in alta uniforme senza rispondere al saluto dei presenti. La signora Tryon, alquanto sconcertata, le rispose che ciò non era possibile perché, come tutti sapevano, suo marito si trovava nel Mediterraneo Orientale al comando della flotta ma fu subito riassorbita dai suoi obblighi di padrona di casa che le imponevano di conversare con tutti gli invitati. Non era passato un quarto d'ora quando, soffermatasi a parlare con il colonnello Higgins, dei dragoni, e con sua moglie, vecchi amici di famiglia che ben conoscevano Tryon, questi le dissero la stessa cosa.

La signora cominciò a inquietarsi, certamente si trattava di uno scherzo di cattivo gusto: negli ambienti mondani di Londra era noto a tutti che l'ammiraglio si trovava in Mediterraneo per le grandi manovre, come poteva essere improvvisamente arrivato a casa con tutta l'alta uniforme senza prima telegrafare? E perché non avrebbe salutato nessuno, lui così compito e di classe? L'episodio si ripetè nella serata ma, per quanto cercassero il sosia, non fu trovato nessuno.

Soltanto l'indomani si seppe della tragedia che nello stesso momento della festa aveva prodotto un grave lutto nella Royal Navy: dalle relazioni delle altre navi della Mediterranean Fleet fu possibile stabilire che proprio quando Tryon era stato visto in casa, si stava inabissando con la sua nave, dunque gli invitati avevano visto uno spettro.



Il sommergibile inglese HMS *Affray,* perdutosi nell'aprile del 1951, fu ritrovato dopo due mesi di ricerche in un luogo molto lontano da quello stimato: uno spettro avrebbe segnalato la sua posizione alla moglie di un alto funzionario dell'Ammiragliato inglese che non volle credere alla storia.



La targa con il nome del sommergibile inglese HMS *Affray.* L'unità è stata ritrovata per mezzo di un apparecchio televisivo sottomarino a settanta metri di profondità: non è mai stata ricuperata.

Cinquantotto anni dopo l'incidente di HMS *Victoria*, nella Royal Navy avvenne un altro incidente che presenta qualche analogia con il primo. Il sommergibile HMS *Affray* di 1500 tons era stato completato nel 1946 e non aveva quindi potuto prendere parte a nessuna operazione bellica. Il 16 aprile 1951 aveva lasciato la base navale di Portsmouth per una normale crociera di addestramento con a bordo settantacinque uomini; alle nove di sera aveva telegrafato il "tutto bene" e che stava per immergersi, diretto a Falmouth dove era atteso per le 8.30 dell'indomani. Alle 9 del mattino seguente, non ricevendo alcuna notizia del sommergibile, l'Ammiragliato aveva subito messo in opera una delle più grandi operazioni di ricerca, alla quale parteciparono una ventina di unità di quattro nazioni per non parlare degli aerei e degli elicotteri. L'area di ricerca era vasta, e trovare un relitto in quelle acque dove il fondo del mare è letteralmente cosparso di relitti di ben due guerre mondiali, per non parlare di tutti quelli affondati in tempo di pace, era come cercare il classico ago nel pagliaio. Il relitto di HMS *Affray* fu trovato soltanto il 14 giugno, nonostante l'impiego di una telecamera subacquea, allora una cosa avveniristica, manovrata dalla nave appoggio HMS *Reclaim.*

Lo scafo, mai recuperato, giaceva, e giace tuttora, a 78 m di profondità

leggermente inclinato sul lato di sinistra in un punto situato circa 16 miglia a ovest-nordovest dell'isola di Alderney e, a parte lo snorckel danneggiato, non presentava alcun segno di avaria. La causa di questo disastro non fu mai appurata, e il sommergibile continua a giacere sul fondo del mare, bara d'acciaio per i suoi 75 uomini. Verosimilmente si può immaginare che a bordo vi sia stata un'esplosione improvvisa.

La sera dell'incidente, la moglie di un contrammiraglio inglese che lavorava a maglia nel piccolo soggiorno della loro residenza estiva di Channel Island, mentre il marito era impegnato in Inghilterra, si accorse che in casa c'era qualcuno e, alla luce della debole lampada, riconobbe nell'inaspettato visitatore un giovane ufficiale di macchina, già imbarcato con suo marito, spesso loro ospite. Sorpresa da questa visita inaspettata e non annunciata, fu avvicinata da un uomo pallidissimo in uniforme di sommergibilista che le chiese di avvisare l'ammiraglio e le diede la posizione esatta dell'incidente: "È accaduto improvvisamente, concluse, e nessuno di noi lo avrebbe immaginato". Ciò detto l'ombra scomparve, e la donna visibilmente impressionata, telefonò subito al marito, in Inghilterra. L'ammiraglio fu assai meravigliato, poiché ignorava che quel suo ufficiale fosse imbarcato sui sommergibili; naturalmente si guardò bene dal "consigliare" di indirizzare le ricerche nel luogo indicato dall'apparizione, rivelatosi esatto. Chi avrebbe mai creduto al racconto del messaggio di uno spettro alla propria moglie?

Un'altra apparizione ebbe luogo intorno al 1820 durante una visita turistica alla cattedrale di York: mentre i turisti erano sparsi intorno all'edificio un signore del gruppo, sottobraccio alla figlia di un suo amico, vide avvicinarsi un ufficiale di marina emerso da uno dei recessi oscuri della cattedrale. Era un fatto insolito vedere un marinaio in uniforme in un luogo distante dal mare, d'altra parte era pur vero che nessuno lo vietava. Il marinaio si avvicinò alla coppia, ma mentre l'uomo lo osservava incuriosito, la reazione della ragazza fu ben diversa. Dapprima impallidì, poi cominciò a tremare come in preda a una forte emozione. Sentendola vacillare il suo compagno si volse verso di lei per sorreggerla, mentre il marinaio era ormai di fronte a loro e, avvicinatosi a lei, le sussurrò con un filo di voce: "Questo è lo stato futuro"; subito dopo l'apparizione scomparve in direzione della navata laterale senza alcun rumore di passi. Il padre della ragazza, poco distante, chiamato per dar soccorso alla figlia intervenne immediatamente, appena in tempo perché gli svenisse tra le braccia, mentre il suo compagno correva nella direzione verso la quale era scomparso l'uomo in uniforme, ma per quanto cercasse nei meandri dell'edificio, non trovò nessuno.

Frattanto la ragazza si andava riprendendo ed evitò accuratamente ogni genere di spiegazione a tutti quelli del gruppo che chiedevano cosa le fosse accaduto. "Deve trattarsi di un semplice malore dovuto al caldo o alla stanchezza, passerà presto." Ripresa la visita della cattedrale e appartatasi dagli altri, volle informare il suo compagno sull'origine del malore: nell'apparizione aveva riconosciuto il fratello e sentito la sua voce: egli era imbarcato come ufficiale di marina su una nave e lei riteneva che gli fosse accaduta una disgrazia.

Aveva già sentito parlare del fatto che, al momento della morte, l'anima riesce talvolta a materializzarsi per brevissimo tempo presso una persona cara, come se volesse restare ancora un poco presso di lei, prima della definitiva scomparsa; questo era certamente ciò che era accaduto a suo fratello; adesso lei voleva cominciare a preparare gradatamente il padre alla triste notizia. Il suo compagno tentò di rincuorarla cercando di smitizzare, in fondo queste erano solo superstizioni evocate dalla sinistra atmosfera della cattedrale: non c'era alcun motivo di allarmarsi per una sensazione.

Qualche tempo dopo giunse la ferale notizia: il fratello della ragazza era effettivamente deceduto in mare nello stesso giorno e nella stessa ora nella quale il suo spettro era apparso nella navata settentrionale della cattedrale di York.

Nei primissimi anni del secolo scorso, a bordo di un veliero americano in partenza da Annapolis e diretto alle Indie Occidentali, apparve più volte, e a differenti membri dell'equipaggio, quello che fu chiamato lo "spettro della donna in lutto". Il comandante dapprima non volle credere ai racconti dei suoi terrorizzati marinai, ma ripetendosi questi episodi ordinò una minuziosa ispezione della nave alla ricerca di questa strana passeggera, senza alcun risultato.

L'apparizione si ripetè la notte seguente, e i marinai, impauriti, cominciarono a disertare nonostante i forti aumenti di paga promessi loro. La nave riuscì comunque a partire ma, dopo due soli giorni di navigazione, si alzò una tempesta di inaudita violenza: la nave aveva ridotto le vele a un solo piccolo fiocco e a quella di mezzana, quanto era necessario per governare, ma il vento sembrava crescere a dismisura; la situazione a bordo non fu meno drammatica quando per la terza volta lo spettro comparve a due marinai. Avevano appena fatto rapporto al comandante della nuova apparizione che il mare e il vento raggiunsero la forza dell'uragano: ondate che sembravano montagne si abbattevano sulla nave e ne spazzavano la coperta trascinando via tutto quello che incontravano. A mezzanotte lo "spettro della donna in lutto" apparve nuovamente mentre la nave sembrava ormai condannata, tuttavia la fortuna, l'abilità del comandante e quella del suo equipaggio riuscirono miracolosamente a tenerla a galla e, alle primissime luci dell'alba, l'uragano si stava placando, tanto che nella giornata seguente poterono riparare le avarie e alzare qualche altra vela. Quando finalmente giunsero alla Guadalupa, per imbarcare un carico di zucchero, lo spettro comparve per la quinta volta e, due giorni dopo, scoppiò a bordo un'epidemia di febbre gialla che provocò la morte di un marinaio; gli altri fuggirono per cercare imbarchi su altre navi. Con un equipaggio raccogliticcio la nave prese la rotta del ritorno e, giunta a Baltimora, suo porto di destinazione, sulla banchina un signore dall'espressione lugubre attendeva il comandante con una lettera bordata di nero: essa annunciava che la moglie era deceduta nel preciso istante in cui lo spettro era apparso per la prima volta nel porto di Annapolis.

Sempre agli inizi del secolo scorso, ad un marinaio inglese in navigazione apparve la sorella. Ella lo sfiorò con una mano gelida e il marinaio comprese subito che doveva esserle accaduto qualcosa di molto brutto; infatti, in quello stesso momento,

la donna stava morendo nella casa paterna. Qualche tempo dopo, durante una burrasca notturna subita negli stessi luoghi dove era apparso il fantasma, al marinaio comparve di nuovo quello spettro tra le onde vicino al fianco di sinistra: si sollevò altissimo sulla superficie del mare e accompagnò per qualche minuto la navigazione, poi scomparve improvvisamente. Il marinaio, durante il viaggio seguente, fu portato via da un'ondata.

In Germania gli spettri degli annegati sono chiamati *Gongers*, e vanno personalmente ad annunciare la loro morte ai familiari vicini e lontani. Compaiono la sera dopo il tramonto e indossano gli stessi abiti che avevano al momento del trapasso; dopo essersi trattenuti un po' con i loro parenti, prima dell'alba tornano in mare lasciandosi dietro le impronte bagnate dei piedi. Nello Schleswig si dice invece che i *Gongers* non entrano nelle case, ma vanno errando attorno ad esse recando la notizia della loro morte a qualche parente di terzo grado.

C'è una serie infinita di racconti in cui fantasmi di marinai vanno ad annunziare la propria morte a terra a migliaia di chilometri di distanza, come pure molte sono le storie del fenomeno inverso, cioè di marinai in navigazione avvertiti della morte di una persona cara lontana, personalmente, da quest'ultima. È tipicamente romantica la leggenda di quelle belle ragazze dal volto pallido e senza sorriso, dagli occhi velati di lacrime, che passavano strisciando sulle onde a fianco della nave. Esse erano gli spettri di fidanzate, mogli o sorelle morte lontano, desiderose di salutare i loro cari per l'ultima volta.

Un lacrimevole racconto inglese dell'Ottocento parla di un ragazzo imbarcato contro il suo volere sulla nave del padre. Giunto il momento della partenza chiese alla madre di ricordarsi di lui e di aspettarlo al tramonto sulla riva del mare. Pochi giorni dopo la partenza, la povera donna vide avvicinarsi lungo la spiaggia un ragazzo rassomigliante incredibilmente a suo figlio.

L'ombra passò oltre, e la donna comprese immediatamente che essa era il fantasma del figlio scomparso in mare, come fu successivamente confermato.

XVIII
POLENE INESPLICABILMENTE NEFASTE

«Tutta quella paziente pallida comitiva di regine e principesse, di re e di guerrieri, di donne allegoriche, di eroine, di uomini di stato e divinità pagane, incoronati, in elmetto o a testa nuda è davvero dileguata nel mare, tendendo fino all'ultimo quelle belle braccia tornite al disopra delle spume sconvolte; brandendo in fuori le loro spade, i loro scudi, i loro tridenti, nella stessa instancabile posa protesa in avanti.»

JOSEPH CONRAD, *Lo Specchio del Mare*

In alto
La polena del veliero olandese *Ajax* nel porto di Amsterdam; i marinai amavano la polena che rappresentava l'anima stessa della nave.

A fianco la polena di destra
La polena del brigantino francese *La Coquette* scolpita dallo scultore svedese Johann Tornström: il seno scoperto è ostentato per la credenza che tale gesto facesse placare la tempesta.

A fianco la polena di sinistra
Una polena proveniente da una nave sconosciuta nel Museo Navale di Stoccolma. Le storie sulle polene sono numerose e testimoniano dell'importanza, quasi religiosa, di questa scultura.

La polena, quella scultura posta sul tagliamare delle navi, era particolarmente cara ai marinai.

Abbiamo già detto che essa rappresentava l'anima della nave e, secondo taluni, l'unica speranza di salvezza nel caso di incontro col famigerato Olandese Volante; nel naufragio della nave a palo spagnola *Primos*, avvenuto presso le isole Scilly nel

1871, l’unico superstite fu un marinaio italiano, Vincenzo De Felice per la cronaca, rimasto a galla grazie alla polena della nave che, nell’urto contro una delle rocce delle “Seven Stones”, si era staccata e galleggiava accanto a lui. È facile immaginare che per il superstite questo rappresentò una specie di miracolo: l’anima della sua nave veniva a salvarlo e a trarlo maternamente fuori dal pericolo.

Le polene dei clippers, per ragioni di estetica, per conferire alla nave quel senso di leggerezza, come se la polena “volasse” avanti la nave e si fosse posata sulla sua prua per caso, erano attaccate allo scafo in soli due o tre punti. Allora non era infrequente, a giudicare dalla lettura di numerosi giornali di bordo che, durante burrasche particolarmente violente, il mare strappasse la polena che veniva successivamente trovata da un’altra nave in mezzo al mare e, trattandosi di una cosa bella, veniva recuperata e portata a terra. Spesso veniva riutilizzata sulla prua di una successiva nave, talvolta finiva con l’ornare la facciata di una casa, un giardino, o una taverna. Quindi, come per l’anima, si poteva parlare anche per le polene di una certa “sopravvivenza”. Eppoi per un marinaio una polena trovata in mezzo al mare, muta testimone di una tragedia, doveva rappresentare effettivamente qualcosa di soprannaturale.

Nel 1861 la nave a vela *Maritania* diretta a Boston e proveniente da Liverpool con 39 persone a bordo tra equipaggio e passeggeri, durante una bufera di neve in cui la visibilità era ridotta a zero, andò ad urtare contro le Shag Rocks. I superstiti furono solo 12, alcuni si salvarono a nuoto, altri aggrappati a un frammento del fasciame di prua. La nave andò in pezzi, ma la polena fu recuperata intatta. Era una magnifica scultura che aveva ornato precedentemente la nave da guerra francese *Berceau*, dalla quale si era separata drammaticamente con il suo affondamento e, precedentemente, era stata la polena del *Caroline*, un veliero - sempre francese - perdutosi pochi anni prima con tutto l’equipaggio. Nonostante la bellezza della scultura, dopo il naufragio del *Maritania* non venne più montata su nessuna nave, perché va bene la sopravvivenza della polena sulla nave, ma a questo punto sorgeva il dubbio che potesse trattarsi di una polena attira-naufragi, a dir poco maledetta.

Altre volte la polena, sospinta dalle onde, giungeva a terra su una spiaggia deserta e anche in questo caso possiamo immaginare l’impressione esercitata sugli abitanti della costa dediti alla pesca o al traffico marittimo, quindi marinai con tutte le loro credenze e superstizioni.

Un caso singolare è quello della polena di una nave sconosciuta che rappresenta la Madonna col Bambino (il soggetto sacro era frequente nei paesi cattolici mediterranei ed atlantici) trovata poco al largo di Corte, nel Mar Ligure, il 20 giugno 1783 da padron Giuseppe Garibaldi, comandante di una barca da pesca; essa si trova attualmente sull’altar maggiore della chiesa parrocchiale di San Giacomo di Corte, presso Santa Margherita Ligure.

Ma non sempre le cose andavano bene con queste polene perché alcune di loro portavano male, altre erano decisamente assassine; difficilmente un marinaio si sarebbe imbarcato su una nave con una polena che non lo convinceva o in odore di cattiva reputazione.

Nel *Tamburo di latta,* Günther Grass racconta di una polena detta la “Pupa Verde” la cui costruzione risaliva al XV secolo. Rappresentava un personaggio mitologico, forse una Niobe opulenta, con le mani bellissime che sottolineavano, anziché coprirli, due seni perfetti. Il colore verdastro conferiva alla scultura qualcosa di surreale, innaturale, conturbante, e lo sguardo, punto debole di tutte le sculture, fisso in avanti era ravvivato da due occhi d’ambra del Baltico incastonati nel legno della statua.

Questa polena aveva portato male fin dall’inizio. Era stata commissionata a uno scultore fiammingo, rimasto ignoto, per la nave di un ricco mercante fiorentino; per modella lo scultore aveva scelto una delle più belle ragazze del luogo, ma non appena la polena era stata fissata sulla prua della nave, si era gridato allo scandalo: la donna che aveva fatto da modella venne accusata di stregoneria e, prima di essere arsa sul rogo, confessò, o meglio le fu fatto confessare, di aver avuto rapporti col diavolo coinvolgendo anche lo scultore e il committente del lavoro. Allo scultore furono mozzate le mani affinché non potesse più ritrarre una strega, e il mercante fiorentino, temendo di finire anche lui sul rogo, si suicidò. Finalmente la nave partì con il socio del suicida e, mentre si trovava al largo della Zelanda con un prezioso carico, fu avvistata ed assalita da due famosi pirati di Danzica, Paul Benecke e Martin Bardewick che massacrarono interamente l’equipaggio e portarono trionfalmente la nave nella loro città. Poco tempo dopo Paul Benecke, caduto in disgrazia presso i notabili di Danzica, fu annegato.

La nave catturata aveva subito intanto molte vicissitudini e in breve tempo s’era ridotta in pessimo stato, per cui fu messa in disarmo o, meglio, in demolizione. Ma nessuno osò distruggere quella splendida scultura che fu rimossa per essere installata su un’altra nave, la quale prese fuoco mentre era ancora sullo scalo in cantiere; a causa del vento non si riuscì a domare l’incendio, anzi questo si sviluppò e si comunicò ad altre navi, con danni ingentissimi. La “Pupa Verde” sopravviveva sempre a tutte le disgrazie e per i suoi indiscussi pregi artistici e, soprattutto, per lo strano fascino che emanava, trovava sempre degli acquirenti desiderosi di averla sulla loro nave; regolarmente gli equipaggi si ammutinavano o scoppiavano a bordo risse sanguinose.

Nel 1520 circa fu attribuita alla polena la sconfitta della flotta di Danzica contro la Danimarca, perché il comandante della flotta era su una nave che aveva per polena la statua maledetta; durante l’assedio della città da parte del Bathory, un religioso cominciò a predicare fanaticamente contro i costumi, a favore della penitenza, e accusò di tanti mali la statua della strega peccatrice che avrebbe dovuto essere stata bruciata già da tempo: anche questa volta non se ne fece nulla. Donata infine al re di Polonia, si disse che influì negativamente sulla guerra con Danzica. Improvvisamente la statua scomparve dalle cronache.

Era ormai dimenticata da tutti quando, nel XVIII secolo, l’attenzione generale fu attratta dallo strano suicidio del poeta Opitz che, fuggito dalla Slesia e riparato in Danzica, fu trovato morto; tra le sue carte c’era un’ode, incompiuta, a una statua verdastra da lui trovata per caso in un granaio: al pari di precedenti letterati una folle passione per la statua lo aveva indotto al suicidio.

Alla fine del secolo, i prussiani si impadronirono di Danzica e saggiamente

emisero un decreto contro la Niobe che fu rinchiusa nelle vecchie prigioni dello Stockturm dove rimase quietamente per tutto il XIX secolo e non si verificò più alcun incidente fino a quando un direttore di museo negli anni venti di questo secolo "scoprì" la bellissima statua impolverata e volle esporla al pubblico nel Museo Navale della città. L'installazione della statua era appena avvenuta che il direttore fu colto da malore e, trasportato d'urgenza a casa, morì quasi subito; il successivo, a conoscenza dei misfatti della Niobe, tentò di donarla al Museo della città di Lubecca, ma quando i cittadini di questa città seppero del progetto, manifestarono in piazza contro la statua che non fu accettata e i superstiziosi attribuirono a questo rifiuto il fatto che Lubecca ebbe relativamente poco a soffrire dai bombardamenti aerei della Seconda guerra mondiale.

La polena rimase così nel Museo Navale di Danzica e in una decina d'anni causò la morte di due direttori (quello che voleva donare la statua a Lubecca si era fatto saggiamente trasferire altrove e si salvò), un anziano prete trovato disteso ai piedi della statua, diversi studenti universitari e liceali e quattro custodi. Tutti si erano suicidati facendo uso di asce, arpioni, o strumenti acuminati esposti nelle sale del Museo. Quando questi pericolosi oggetti furono rinchiusi in vetrine o spostati altrove, i suicidi continuarono con temperini, piccoli coltelli tascabili e perfino con un compasso. In città sorsero numerose polemiche: chi diceva che era tutta colpa della polena, chi diceva trattarsi di fatalità, chi era scettico e, come sempre avviene durante le polemiche, nessun provvedimento fu preso, ma il pubblico cominciò a disertare il Museo e, in ogni caso, la stanza che accoglieva la donna infernale; i custodi rifiutarono di prestare servizio nella sua sala, così pure le squadre di pulizia; un fotografo morì mentre stava effettuando una ripresa per conto di un giornale, gli altri non solo rifiutarono di fotografarla, ma distrussero accuratamente i negativi già in loro possesso.

La storia si concluse tragicamente, racconta Günther Grass, quando un custode del Museo, evidentemente uscito di mente, si scagliò contro la statua con un'ascia a doppia lama.

Nel Museo Navale di La Spezia c'è un'altra famosa polena assassina detta Atalanta. Trovata in mare alla vigilia della battaglia di Lissa (dove l'Italia fu duramente sconfitta dall'ammiraglio austriaco Teghetthoff), rimase per lunghi anni nei depositi dell'arsenale. Una volta esposta al pubblico cominciarono i guai: nel 1923 un guardiano si innamorò della statua e, deriso dai suoi compagni, si suicidò gettandosi nel bacino di carenaggio; un ufficiale tedesco, Erik Kurz, nel 1944, andava spesso al Museo e si soffermava a lungo davanti ad Atalanta. Un giorno arrivò sconvolto in compagnia di alcuni suoi uomini e diede ordine (c'era l'occupazione) di trasportare quella statua nel suo alloggio. Non si sa che cosa sia accaduto nei giorni precedenti, ma un mese dopo che Kurz era rinchiuso insieme con la polena, il rumore di un colpo di rivoltella fece accorrere il suo attendente: l'ufficiale giaceva per terra con un foro alla tempia destra, sul tavolo un biglietto diceva pressappoco così: "Posto che nessuna donna seppe darmi il fascino che emana da te, o Atalanta, ti offro la mia vita".

Negli ambienti della Marina Militare si raccontano tanti aneddoti su questa scultura: molti conoscono o hanno conosciuto qualcuno che, dopo essersi occupato di Atalanta, ha avuto disgrazie, ma il fatto più sorprendente, che si ricollega alla fine del racconto di Günther Grass, fu la scoperta di un ragazzotto sorpreso mentre attentava alla polena, come secoli addietro un nobile spagnolo aveva fatto con la statua della Giustizia in San Pietro a Roma, fatta a immagine, dicono, della bellissima Giulia Farnese, e "sul marmo pomato si dovette gittare una veste di piombo", o come ricordano Ovidio negli *Amores* e Plinio il Vecchio nella *Naturalis Historia* a Cnido, nell'antica Grecia, la Venere di Prassitele "mostrasse i segni dell'amore di un giovanetto".

Dalla Dalmazia giunge invece una delicata fiaba che ha per protagonisti un marinaio di nome Ljubo e una polena. Ljubo aveva navigato per lunghi anni su una piccola nave trasportando legname lungo la costa; sotto il bompresso di questa nave c'era naturalmente una polena, non bella, ma molto amata dall'equipaggio e da Ljubo in particolare. Quando il marinaio invecchiò e lasciò la nave per divenire guardiano di un faro, in questo nuovo lavoro soffriva molto per la mancanza della polena della nave sulla quale era stato imbarcato per tanti anni. Nel suo nuovo lavoro era assai attento ai movimenti della nave ed era il primo a correrle incontro quando giungeva in porto e l'ultimo a salutarla quando essa partiva.

Un giorno vide la polena piangere e comprese immediatamente che qualcosa di molto brutto si stava preparando: la nave era stata infatti venduta a un altro armatore il quale l'avrebbe trasferita di porto cosicché Ljubo non l'avrebbe più rivista.

Al momento di salpare per quello che avrebbe dovuto essere il viaggio di addio della polena, la nave rifiutò di prendere il vento e divenne ingovernabile nonostante gli sforzi dello spaventatissimo equipaggio. Dopo molta fatica i marinai riuscirono a prendere il largo, ma nella stessa notte, per ragioni misteriose, la nave fece naufragio. La polena si staccò e le onde la portarono proprio sotto il faro dove Ljubo, che l'attendeva, la raccolse amorevolmente portandola in casa.

Purtroppo il faro doveva essere sostituito con uno più moderno, ad accensione automatica, il che avrebbe inevitabilmente comportato l'allontanamento di Ljubo il quale, oltre che prestare servizio, vi abitava e, mentre questi accanto alla polena piangeva sulla sua sorte che lo avrebbe portato lontano dal mare, la statua si trasformò improvvisamente in una splendida sirena che lo prese per mano e lo condusse verso il mare dove sparirono entrambi.

Dicono i marinai dalmati che durante le notti estive qualche volta Ljubo risalga in superficie per aiutare le imbarcazioni in difficoltà: egli accende sul mare una scia luminosa per indicar loro la rotta. Poi, con un tuffo, ritorna sul fondo dove lo attende la sua sirena.

XIX
UN’ANTICA MALEDIZIONE

«Per conto mio, io credo che tutto è possibile... Infatti non c’è uomo cui non capitino tanti di quei casi straordinari e impossibili, tali che se tu li vai a raccontare non sei creduto.»

Lucio APULEIO, *L’asino d’oro,* 1,20

La storia della “Pupa Verde” che portava tanto male, fa pensare a un analogo racconto di una mummia egizia accusata di aver causato numerosi disastri marittimi e terrestri.

La storia questa volta non è narrata da un superstizioso marinaio, né da uno scrittore di successo, bensì da un eminente scienziato britannico: Sir Ernest Alfred Wallis Budge, morto nel 1934, uno dei più grandi archeologi di tutti i tempi: egittologo, curatore di scavi e conservatore del British Museum. Sir Budge, al contrario di tanti studiosi passati e attuali che sublimano la loro vita nella ricerca assumendo atteggiamenti tragici, era un uomo brillante e spiritoso, di grande cultura e, proprio come tutti i veri sapienti, amava ridere e scherzare, senza per questo sentirsi menomato come studioso. Del resto nell’ambiente degli egittologi tuttora circolano numerosissime storie a proposito di altre mummie, anche se gli interessati ne parlano assai malvolentieri con gli estranei.

La storia di questa mummia inizia negli anni ottanta del secolo scorso quando tre turisti inglesi in Egitto vengono avvicinati da un contadino nei pressi dell’antica città di Tebe; egli dice di aver un pezzo archeologico di grande valore che ha trovato tra le rovine della città: un sarcofago decorato col ritratto di una principessa egiziana. Dopo le classiche trattative i tre inglesi, ignari del fatto che è pericolosissimo disturbare gli antichi morti egizi, concludono l’acquisto con soddisfazione di tutti e il sarcofago va così ad aggiungersi al loro bagaglio.

I tre inglesi hanno risalito il Nilo con un *luggar* e ora, sulla via del ritorno verso il Cairo, si fermano per visitare, cacciare, riposare. Due giorni dopo, durante una di queste cacce, il fucile di uno di loro esplode ed egli perde il braccio; durante la notte un altro scompare per non essere più rivisto, probabilmente è caduto in acqua; il terzo, che comincia a credere alle superstizioni locali, non appena giunto al Cairo si affretta a vendere il sarcofago, ciò non gli impedisce di morire poco tempo dopo in circostanze misteriose.

Intorno al 1888 il sarcofago viene acquistato dal collezionista inglese Streetham e

presso di lui lo vede la famosa medium russa Helena Petrovna Blavatsky che avverte subito il collezionista di disfarsene se non vuole essere ucciso. Streetham, impressionato, lo rivende a un antiquario londinese il quale decide di farlo fotografare e chiama il suo operatore di fiducia che muore il giorno seguente. L'incarico viene allora dato al famoso fotografo W.A. Mansell al quale accadono una serie di disgrazie: durante il ritorno a casa dal sopralluogo, Mansell si rompe una gamba e l'assistente trova il figlio ferito. Finalmente la fotografia viene eseguita, ma il gocciolante negativo di vetro, appena sviluppato, sembra mostrare il viso furibondo di una vecchia.

Impressionato, l'antiquario vende subito il sarcofago a una collezionista e l'indomani, quando questa scende per il breakfast, trova tutti gli specchi e tutta la ceramica di casa in pezzi, quindi si pensa a un fenomeno di *poltergeist* e c'è una nuova vendita: il sarcofago viene acquistato da A.F. Wheeler che, nel 1889, lo dona al British Museum. I due facchini che portano il sarcofago pagano il loro tributo: uno si rompe una gamba, l'altro muore improvvisamente il giorno dopo.

Ma che cosa c'entra tutto ciò in un libro sui misteri del mare? Alla mummia sono stati attribuiti almeno tre naufragi eccellenti: nel 1914 l'affondamento *dell'Empress of Ireland* in cui persero la vita 1.024 passeggeri, quello tuttora misterioso dell'HMS *Hampshire,* nel 1917, nel quale scomparve il generale Kitchener e, per finire, quello celeberrimo del *Titanic.* Queste tre navi avevano a bordo frammenti della mummia o persone in qualche modo implicate con essa.

Il naufragio di HMS *Hampshire* nel quale perse la vita nel 1916 Lord Kitchener. Questa tragedia venne attribuita a una misteriosa mummia egizia suscitatrice di numerose disgrazie

Se volete vedere questo sarcofago vi basterà recarvi al British Museum: Dipartimento Antichità Egizie, n. 22542 d'inventario, vetrina 35.

A sostegno della tesi di coloro che ritengono porti sventura turbare il riposo dei morti dell'antico Egitto o manomettere in qualche modo le loro opere, basta pensare ai due obelischi che oggi decorano Place de la Concorde a Parigi e il Victoria's Enbankment a Londra.

La storia dell'obelisco della Concorde, o meglio di Luxor, perché era laggiù che originariamente si trovava, comincia nel 1829, con il dono del medesimo alla Francia da parte del Khedivé Mohammed Alì. Mentre si discuteva sul metodo migliore di trasportare l'obelisco in Francia, si parlò subito della sua occulta resistenza: insurrezioni, rivolta del 1830 e varie difficoltà politiche ne rinviarono la questione all'aprile dell'anno successivo, quando una speciale *péniche* appositamente costruita e battezzata *Luxor* lascia Tolone a rimorchio di uno dei primi vapori a ruote, lo *Sphinx;* a bordo ci sono 120 uomini al comando dell'ingegnere di marina Hippolyte Lebas. Le due navi arrivano ad Alessandria il 3 maggio, e il *Luxor* inizia subito la risalita del Nilo che si dimostra estremamente più difficile del previsto e la nave

impiega ben tre mesi e mezzo per giungere davanti al tempio della città di Luxor tra difficoltà di ogni sorta; in certi tratti era stato necessario un lavoro massacrante per percorrere poco meno di quattro chilometri in quarantott'ore, l'equipaggio era stremato dalla fatica e dagli oltre 40° all'ombra, aveva dovuto sostituire più volte i grossi cavi di alaggio che si spezzavano continuamente come fili di ragnatela, mentre la maggior parte delle imbarcazioni di bordo andavano perdute per le cause più disparate.

Le manovre di prelievo dell'obelisco furono lunghe e faticose, fu necessario spianare due piccoli teli e radere alcune case di un villaggetto impegnando per mesi e mesi 800 uomini ai lavori; fu allora che scoppiò un'epidemia di colera, e l'impresa fu sul punto di essere abbandonata; tuttavia la tenacia dell'ingegnere Lebas prevalse, e l'obelisco potè essere imbarcato dopo aver segato la prua del *Luxor* poi riattaccata alla meglio. Ma adesso, di nuovo, ci si metteva di mezzo anche il Nilo, le cui acque si rivelarono eccezionalmente basse per la stagione e un'insolita siccità costrinse a una lunga attesa della piena necessaria al sollevamento della *pertiche* che, per poter imbarcare l'obelisco, era stata tratta a terra. Infine il 19 agosto del 1832 la partenza fu possibile, ma la discesa del Nilo richiese altri diciotto mesi, e solo il 1° gennaio del 1833 il vapore *Sphinx* superò la barra del delta del fiume con a rimorchio il suo carico prezioso diretto alla volta della Francia. Dopo uno scalo a Tolone e un altro a Gibilterra e dopo aver attraversato il Golfo di Biscaglia, risalendo la Senna giunse nei pressi di Place de la Concorde il 22 dicembre 1833 ma l'erezione per altre difficoltà, avvenne soltanto nel 1836.

L'Inghilterra vittoriana non poteva restare indietro alla Francia, tanto più che il solito Mohammed Alì, già dal 1819, in memoria di Nelson, aveva fatto dono al Regno Unito di un altro obelisco che giaceva abbandonato su un letto di sabbia ad Alessandria fin dal 23 a.C, da quando cioè Cesare Augusto aveva tentato di trasportarlo a Roma (cosa nella quale i romani dovevano essere particolarmente esperti, dato che in questa città, si dice, vi siano più obelischi che non nello stesso Egitto). Gli inglesi si misero subito al lavoro, il problema era un po' più semplice di quello di Luxor: l'obelisco innanzi tutto si trovava già a terra, non c'era il Nilo da risalire e discendere, la tecnica in quarant'anni era migliorata e, infine, era un po' più piccolo, pesando solo 185 tonnellate contro le 220 dell'altro; il problema principale era quello di trovare un'imbarcazione adatta per il trasporto.

La tragedia della nave *Cleopatra* nella quale persero la vita sei marinai. La disgrazia fu interpretata come una resistenza occulta da parte degli antichi egizi a cedere l'obelisco che oggi si ammira a Londra sul Victoria Embankment.

Gli inglesi, popolo marinaro, costruirono un grande cilindro metallico con una piccola cabina e timoneria sul ponte che battezzarono *Cleopatra*. Il comandante

Henry Carter che soprintendeva all'armamento dell'insolita nave incontrò mille difficoltà: danni, avarie, uomini che si ferivano, tentativi di varo andati a male, ma infine, a rimorchio del piccolo vapore *Olga*, per mezzo di un cavo d'acciaio lungo 700 metri, il convoglio partì da Alessandria il 21 settembre del 1877 con un equipaggio di 8 uomini. La traversata del Mediterraneo procedette abbastanza bene pur rivelandosi la nave difficilissima e faticosissima da governare. Le cose cambiarono in peggio con le tempeste del Golfo di Biscaglia: il 14 ottobre le condizioni sembrarono disperate e Carter ordinò di tagliare il cavo di rimorchio. L'*Olga* inviò un'imbarcazione con 6 marinai per soccorrere Carter e i suoi uomini, ma quando erano ormai quasi sottobordo una mostruosa ondata la inghiottì e nessuno dei 6 fu più rivisto. Intanto *Cleopatra* cominciava ad imbarcare acqua, ma Carter con ardita manovra riuscì ad accostare l'*Olga* e, assieme al suo equipaggio maltese, si decise infine ad abbandonare la bizzarra nave in mezzo al mare. Successivamente fu rintracciata da un grosso vapore che la prese a rimorchio e la condusse a El Ferrol in Spagna, dove, raggiunta dal rimorchiatore d'alto mare *Anglia*, fu portata a Londra; da quando aveva lasciato Alessandria, erano passati quattro mesi.

In tutti e due i casi vi furono perdite umane e un'evidente resistenza delle cose, interpretata appunto con la leggenda della maledizione degli antichi morti egizi su coloro che vengono a turbare il loro riposo: questa ipotesi ebbe grande popolarità qualche tempo dopo con i fatti relativi alla scoperta della tomba di Tutankhamon, i cui archeologi morirono in circostanze ritenute misteriose.

XX
I FANTASMI DELLA COSTA

«Sulla scogliera, in ressa gigantesca detergono il mercurio senza cristallo, del mare.»
FEDERICO GARCÍA LORCA, *Canciones*

Bimini, una deliziosa isola delle Bahamas, è una celebre meta turistica, con eleganti alberghi seminascosti tra le palme delle spiagge più belle del mondo ed è anche un famoso centro per la grande traina, la pesca al marlin, al sailfish, ai tonni giganteschi. Ogni anno vi giungono dagli Stati Uniti e dall'Europa migliaia di turisti desiderosi della vita selvaggia in confortevoli hotels.

Pochi sanno che a circa 35 miglia da Gun Cay, nel gruppo delle Bimini, nel 1857 si abbatté un terribile uragano: diverse navi affondarono o furono sbattute sugli scogli e la perdita di vite umane, come spesso avviene in questi frangenti, fu elevatissima. Cessato l'uragano alcuni pescatori stavano, con la loro imbarcazione, costeggiando l'isola quando la loro attenzione fu attratta da un'insolita visione sulla spiaggia: un bel cavallo bianco arrancava tra le rocce inciampando, si sarebbe detto ferito. Interdetti, i pescatori vollero sbarcare per cercare di capire cosa facesse un cavallo su una spiaggia isolata e come ci fosse arrivato. Raggiunto il sito trovarono il cavallo morto, con una ferita sul collo e, quando vollero indagare nei dintorni, passato un capo che era invisibile dal mare, un'orrenda visione li fece trasalire: numerosi corpi umani mutilati per essere stati sbattuti lungo le aguzze rocce dell'isola giacevano sparsi qua e là, alcuni già semisepolti dalla sabbia o addirittura dai frammenti del relitto di una nave. Tra i cadaveri, già tutti freddi e rigidi, ne spiccava uno di una giovane donna vestita di bianco che stringeva un involto sul petto. Avvicinatisi, i pescatori costatarono che si trattava di un neonato miracolosamente ancora vivo. Il piccolo venne subito adottato da una coppia della comunità dei pescatori e, in seguito, rimandato in Inghilterra dai suoi parenti.

Lo spettro del ragazzo imbarcato controvoglia sulla nave paterna; avrebbe predetto la propria morte alla madre che lo attendeva lungo la spiaggia del paese natale.

Adesso, a parte l'uragano, quel punto dell'isola

dove era avvenuto il naufragio, si era da tempo rivelato pericoloso per la navigazione ed era stato deciso di costruirvi un faro: l'unico in struttura metallica di tutte le Bahamas, situato a un'altezza di 50 metri sul livello del mare, la sua grande potenza avrebbe facilitato la sicurezza della navigazione.

Costruito in Inghilterra, dopo essere stato esposto alla Great Exhibition di Londra, fu smontato e spedito alle Bahamas, dove sarebbe stato montato sulla punta detta di Great Isaac, che era stata testimone di tante disgrazie.

Iniziata la costruzione cominciarono gli inconvenienti: durante i primi giorni di lavoro, uno dei tecnici entrò di corsa nella baracca dove stavano gli altri suoi compagni. Trafelato, raccontò di aver visto, nella luce della luna, una bianca figura passeggiare lungo la spiaggia chinandosi continuamente come se cercasse qualcosa. I suoi compagni non vi credettero e fu preso anche in giro ma, poche sere dopo, la bianca figura fu vista da altri due tecnici. A questo punto il terrore cominciò a serpeggiare tra gli operai, molti dettero le dimissioni e divenne difficile trovare mano d'opera disposta a lavorare alla punta di Great Isaac.

Con enormi difficoltà, con uno speciale sovrapprezzo sulla normale paga e fra un gran numero di diserzioni, la costruzione finalmente ebbe termine il 1° agosto del 1859. Il faro fu chiamato *Victoria Light* a causa della recente incoronazione della regina Vittoria, ma lo spettro della donna, che si diceva cercasse il figlio, continuava ad infestare le spiagge e gli stessi locali del faro. Dettero le dimissioni anche numerosi custodi, nel 1913 uno di loro fuggì terrorizzato perché mentre una sera scendeva le scale dell'edificio, vide lo spettro venirgli incontro direttamente e poi dissolversi nell'aria quando era fuggito.

Numerosi altri avvistamenti furono riferiti, e tutti concordavano nel descrivere una figura di donna vestita di bianco che cercava qualcosa lungo la riva del mare. Nessuno osava più avvicinarsi alla spiaggia dopo il tramonto, e perfino i pescatori, che dal mare avevano ripetutamente osservato il fenomeno dalle loro imbarcazioni, disertavano quelle acque. L'isolamento non rendeva più facile la vita dei custodi del faro i quali vivevano in un perpetuo stato di tensione nervosa e dovevano essere frequentemente sostituiti.

L'apparizione degli spettri degli annegati nelle case dei pescatori bretoni, la notte tra il 1° e il 2 novembre; per essi viene imbandita una speciale tavola e un pranzo particolare.

Finalmente, nel 1914, uno di loro decise di non volere assolutamente più vedere il fantasma e, condotto un sacerdote nell'esatto punto in cui erano stati trovati i cadaveri di quel naufragio, fece dire una messa sulla spiaggia ed esorcizzare quei luoghi. Da allora i custodi del faro non ebbero più incontri con lo spettro, ma nelle Bahamas sono molti coloro che affermano di aver incontrato "The Gray Lady of Great Isaac" durante passeggiate notturne lungo la riva del mare.

Un altro faro, che per il suo isolamento, al pari degli antichi castelli, ben si presta per la scenografia necessaria, fu protagonista di famosi incontri soprannaturali. Al largo delle coste bretoni c'è Tevennec, un'isola da sempre considerata dimora degli spettri dei marinai morti in mare. Bisogna dire che non occorre molta fantasia per immaginare i fantasmi se pensiamo a quello che significa una notte di tempesta sulla zona: l'isola è deserta, il vento ulula, le onde si infrangono sulle rocce con un boato, l'oscurità è totale e, per finire, il sinistro grido dei gabbiani. Quest'isola, al pari del vicino isolotto di Kreven Deiled, dove si dice che al momento dello sbarco l'erba calpestata protesti dicendo: "Questo è il mio posto!", era dunque evitata da marinai e pescatori e gli unici abitanti erano gli uccelli marini, del resto secondo la credenza del luogo anche loro anime di marinai morti.

Il faro di Tevennec: la sua costruzione, si dice, fu ostacolata in mille modi dagli spettri che abitavano l'isolotto tanto che fu necessario sostituire frequentemente gli operai e i tecnici atterriti.

Comunque sia, l'isola costituiva un pericolo per la navigazione e bisognava costruirvi un faro. Dal punto di vista tecnico non vi era alcuna difficoltà: una volta sbarcato il materiale per la costruzione si era sulla terraferma e non c'erano i terribili ostacoli per i fari in mare aperto come Eddystone o Ar-Men; nel 1869 vi sbarcarono dunque uomini e materiali con l'intenzione di iniziare al più presto i lavori. Naturalmente gli uccelli, disturbati nella loro quiete cominciarono a volare attorno agli uomini lanciando il caratteristico grido gutturale che, con un po' di fantasia, si può interpretare nel linguaggio bretone come "vattene!". I superstiziosi bretoni cominciarono a pensare che quelle grida fossero rivolte a loro, venuti a disturbare il riposo di quelle anime e annunziassero pericoli terribili o maledizioni. Quando la notte riposavano nelle tende, le grida prendevano maggior corpo e alla luce della luna cominciarono ad essere avvistate delle ombre che passeggiavano intorno a loro, si arrampicavano sulla struttura appena iniziata, talvolta litigavano tra di loro e perfino si battevano; furono viste delle croci elevarsi e, successivamente, abbattersi, dei corpi si appendevano a queste croci o a delle cime che sembravano scendere dal cielo. Gli operai cominciarono ad abbandonare i luoghi rifiutando gli aumenti di paga e fu sempre più difficile trovare gente disposta a lavorare a Tevennec. Allora l'impresa costruttrice fece erigere una croce di pietra che fu benedetta dal sacerdote di un vicino villaggio sulla costa e le manifestazioni dell'aldilà sembrarono cessare, tanto che nel 1874 il faro potè essere ultimato. Vi si stabilì il guardiano, ma dopo qualche giorno, ridotto in uno stato pietoso fisicamente e psicologicamente, domandò di essere sostituito. Dopo la visita del parroco di Cleden, il quale benedisse faro, uccelli, isola e quanto altro si poteva, fu inviato un nuovo guardiano che, pur avendo notato un certo miglioramento, dopo qualche tempo era ridotto nello stato di quello precedente. Il successivo, mentre era andato a pescare con la lenza, si sentì afferrato e scosso da una mano invisibile mentre una voce gli intimava di andarsene; il successivo morì misteriosamente; un altro perse i suoi tre figli.

Fu allora deciso di mandarci una coppia, dato che la solitudine in un posto simile

produceva questi effetti. La donna partorì prematuramente sull'isola, assistita dal marito, durante una bufera che strappò il tetto dell'abitazione e il padre della donna, venuto a trovarla, fu travolto e portato via da un'ondata; incidenti grandi e piccoli turbarono la vita dei guardiani del faro fino a quando, nel 1910, ne fu installato uno automatico che risolse definitivamente la questione, ma da allora nessuno si avventura più la notte a Tevennec.

In una locanda bretone un marinaio racconta terrorizzato il suo incontro con i fantasmi del mare; in questo modo le leggende più paurose venivano raccontate e tramandate oralmente.

Dalle coste atlantiche della Galizia, nei pressi del terribile Capo La Coruna, proviene la cupa leggenda della Signora delle Rocce. In un paese poverissimo, abitato praticamente da sole donne, poiché gli uomini validi partivano tutti per cercare lavoro altrove, i naufragi erano attesi dalla popolazione come un dono del cielo. Un giorno fu visto un grosso veliero infrangersi sulle rocce del Capo, e subito un'orda di donne corse in riva al mare per cercare di impadronirsi di tutto quello che le onde avrebbero portato a terra, ma la loro attesa fu vana: nulla della sfortunata nave giunse fino a loro; si stavano già allontanando inferocite quando udirono una voce di donna che invocava aiuto; accorse videro una giovane donna seminuda che combatteva stremata con i frangenti vicino alla riva. L'ignoranza, la superstizione, l'isolamento, la miseria, la rabbia di non aver trovato nulla e anche la gelosia, perché una bella donna avrebbe attratto immancabilmente i pochi maschi locali, indusse qualcuna di loro a gridare alle altre di non aiutarla poiché si trattava certamente di una strega e, così dicendo, le lanciò contro una pietra, subito imitata dalle altre. In breve la naufraga venne lapidata e, mentre le assassine si allontanavano, la marea portava via il corpo esanime. Tornate al villaggio e narrato il fatto furono aspramente rimproverate dal prete che giunse a maledirle tutte.

Da allora, alle prime luci dell'alba e subito dopo il crepuscolo della sera, è possibile - ai soli maschi - vedere la Signora delle Rocce, presagio immediato di sventura. Gli sfortunati non possono più sopportare la vista delle "megere del villaggio", altri diventano pazzi; il marito di una delle lapidatrici vide un giorno lo spettro e non potè più andar via da quel luogo: rimase come inchiodato e quando la moglie tentò di farlo tornare a casa, egli la prese a sassate, nello stesso luogo dove era stata lapidata la Signora delle Rocce.

In molti paesi nordici ci sono leggende di spettri che si possono incontrare sulle spiagge, e tutti hanno per origine storie di mare: a Oakum Bay è possibile incontrare il fantasma urlante di una donna che corre disperatamente come se fosse inseguita da qualcuno. Era una nobildonna spagnola uccisa nel XVII secolo, si dice, dai pirati, e nelle notti senza luna è possibile udire anche le grida selvagge dei suoi assassini, frammiste a bestemmie, urla e risate.

A St.Ives, in Cornovaglia, nei primi anni dell'Ottocento avvenne uno dei tanti naufragi nel quale persero la vita molte persone. Mentre gli abitanti della costa

tentavano di salvare i naufraghi, tra i quali una donna col suo bambino, la lancia si capovolse e il bambino sfuggì di mano ai soccorritori; la donna, impazzita di dolore, si uccise e, da allora, quando di notte imperversa una burrasca simile a quella nella quale perse il figlio, è possibile vedere lo spettro della madre che lo cerca lungo la riva. Il fantasma indossa abiti di seta e sulle spiagge dove passa lascia... delle monete d'oro.

Di notte, lungo le spiagge della Scozia, talvolta si vede una fiammella muoversi rapidamente. La credenza popolare vuole che sia lo spettro di una donna uccisa per una storia di tradimento e di gelosia e, quando si avvicina al luogo dove si trova l'ombra del suo amante, annegatosi per il dolore, assume una forma umana.

Lei lo chiama dalla riva del mare, lui sorge dall'acqua e le si avvicina, poi tutti e due scompaiono in una massa di scintille.

In cima al molo di Southwold, nel Sussex, è possibile incontrare lo spettro di una donna impazzita, gettatasi in acqua alla notizia che il marito era annegato. La sua apparizione sta ad indicare un cambiamento di tempo.

Lo spettro della «donna urlante» di Marblehead si aggira nottetempo lungo le spiagge della baia di Oakum in Cornovaglia. Si dice che sia una nobildonna spagnola uccisa dai pirati nel XVI secolo.

XXI
LE ISOLE MISTERIOSE

> «... e c'era un'isola di fronte allo stretto chiamato delle Colonne d'Ercole; e l'isola era più grande della Libia e dell'Asia messe assieme, ed era sulla rotta di altre isole attraverso le quali potevi passare all'opposto continente che circonda il fiume Oceano...»
>
> PLATONE, *Timeo,* 24D

Quando nel 1767 il comandante inglese Samuel Wallis sbarcò nell'isola di Tahiti era la prima volta che quegli indigeni avevano un contatto con gli europei. L'accoglienza agli stanchi marinai fu tale che questi credettero di sognare: il clima era mitissimo, la terra produceva magnifici frutti senza bisogno di essere coltivata, il mare con poca fatica regalava gustosissimi pesci, la bellezza del paesaggio, la gentilezza dei suoi abitanti e la disponibilità delle tahitiane, fecero pensare al paradiso terrestre. Rousseau ebbe la conferma della sua teoria sul "buon selvaggio", questi indigeni ne erano la prova vivente: la natura fa nascere l'uomo buono, è la società che lo rende malvagio.

Gli uomini, che dalla nascita alla morte sono soggetti alla sofferenza e al dolore, hanno sempre sognato una terra bella, ricca e prosperosa dove regnino la pace e la giustizia. Non potendola trovare nel mondo reale, con la fantasia hanno creato i paesi di Cuccagna, di Bengodi, le Utopie e gli Eden sperando sempre che qualche fortunato esploratore ne trovasse uno.

Già un racconto che risale alla XII dinastia egizia parla di un naufrago che sbarca su un'isola meravigliosa. Ma la Terra ormai è tutta esplorata e questo sogno è stato sospinto in un improbabile futuro o relegato in un passato molto remoto. Molti sono gli scrittori che si sono cimentati in questo tema affascinante al punto che numerosi lettori hanno voluto credervi per forza.

Quando Sir Thomas More nel 1516 pubblicò la sua famosa *Utopia,* in cui trattava di un'isola immaginaria dove la gente viveva felice, un certo Guglielmo Budé, suo pio e ingenuo contemporaneo, si prese la briga di scrivergli per esortarlo ad organizzare un invio di missionari per convertire gli Utopiani al Cristianesimo! Nei tre secoli successivi vedremo la nascita di un nuovo genere filosofico-letterario, quello che descrive comunità e utopie ideali, quasi sempre situate in isole immaginarie.

L’isola immaginaria di Utopia dal frontespizio del 1506 dell’opera omonima di Tommaso Moro. All’uscita del volume Budé, un lettore volle organizzare una spedizione missionaria... per convertire gli Utopiani.

Un mito assai diffuso nell’antichità classica e nel Medioevo è quello dell’isola abitata da sole donne. Già gli Argonauti avevano avuto un incontro di questo genere nell’isola di Lemnos, le cui donne avevano massacrato tutti i loro mariti; gli Argonauti si erano dati da fare ricevendo la gratitudine delle donne e, quando ripartirono, la popolazione dell’isola era in aumento.

Anche nelle Figi, c’è o c’era, un’isola abitata unicamente da donne, ma questo non deve stupire conoscendo il modo di pensare dei polinesiani e degli abitanti del Pacifico in generale, perché da queste parti si attribuisce poca o nessuna importanza alla famiglia.

Vi chiedete come facevano a riprodursi? Gli arabi avevano inventato una bella leggenda: nelle isole gemelle, ed immaginarie, di Geziràt-el-Nessàt al largo nell’Oceano vivevano in una le donne senza uomini e nell’altra femmine di animali anch’esse senza maschi. La fecondazione avveniva a mezzo del vento per le donne e mangiando certi particolari frutti per gli animali.

Ma sono i morti gli speciali abitanti di certe isole che costituiscono, secondo i luoghi, il paradiso, l’inferno o il purgatorio. I greci, i celti, gli slavi, i giapponesi lo credevano, e anche per i polinesiani il paradiso è un’isola; nella Bretagna del Nord si credeva che i due isolotti dinanzi a Port Blanc fossero il purgatorio e giuravano di sentire dei gemiti passandovi vicino.

In Cornovaglia esiste la leggenda dell’isola incantata di Avalon, dove riposa Re Artù convalescente dalle ferite ricevute nella battaglia di Camlan, in attesa di rimettersi al comando del suo popolo.

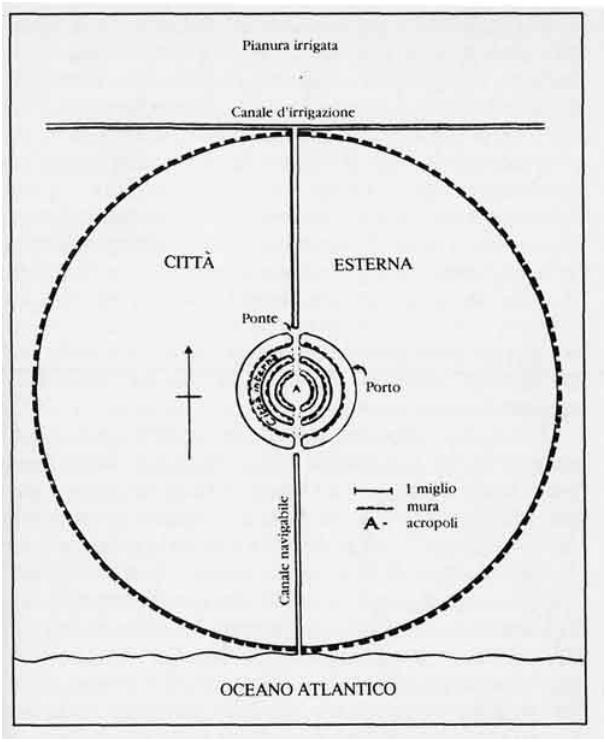
Il più affascinante di questi paesi è Atlantide e, dopo Platone che è stato il primo a parlarcene, oltre 2000 sono stati i libri e le opere che hanno disquisito su dove si trovasse questa località. Cominciamo da ciò che dice Platone.

Nel *Timeo* e soprattutto nel *Krizia,* due dialoghi socratici giuntici incompiuti, Platone riporta una storia raccontata anni prima a Solone, uno dei famosi sette saggi dell’antica Grecia, da un sacerdote egizio che avrebbe parlato di cose avvenute ben 9000 anni prima.

Al largo delle Colonne d’Ercole (stretto di Gibilterra) esisteva un’immensa isola, Atlantide, circondata da altre più piccole, attraverso le quali era possibile raggiungere il grande continente che esisteva oltre il fiume Okeanos, com’era chiamato l’Atlantico. Nella spartizione del mondo tra gli dei, quest’isola era stata assegnata a

Poseidone, dio del mare e dei terremoti; gli abitanti erano costituiti da una sola coppia che ebbe un'unica figlia, Kleito. Quando i genitori morirono, Poseidone si invaghì di Kleito e si stabilì su una collina di Atlantide circondata da un triplice anello concentrico di acqua e di mura. I due amanti ebbero dieci figli, uno dei quali Atlante e, quando essi crebbero, Poseidone spartì tra di loro le isole intorno ad Atlantide. I fratelli si moltiplicarono e in poche generazioni Atlantide divenne una grande potenza economica e militare; i vari re che si succedettero costruirono un'enorme metropoli del diametro di 15 miglia con l'antica dimora di Kleito al centro, sempre protetta da tre canali circolari d'acqua e due di terra, alternati l'uno all'altro. Furono costruiti numerosi ponti per collegare i terrapieni e vari tunnels colleganti gli anelli d'acqua, il porto venne costruito sul margine esterno di uno dei canali. Infine un lunghissimo e ampio canale che attraversava la cittadella interna collegava l'oceano con una grandissima pianura irrigata. Nella cittadella centrale, del diametro di tre miglia, fu eretto il palazzo reale e un tempio protetto da mura d'oro, gli anelli di terra alternati a quelli d'acqua furono coperti da parchi e giardini, templi ed edifici pubblici tutti decorati con oro, argento, bronzo, stagno, avorio e il misterioso metallo detto oricalco "che splendeva come il fuoco".

Per secoli gli atlantidi vissero felici e virtuosi moltiplicandosi, ma con l'andar degli anni il sangue divino di Poseidone che scorreva nelle loro vene andò diluendosi e ci fu un fatale declino; cominciarono le guerre con la Grecia: gli atlantidi stavano vincendo, già tutti gli alleati dei greci si erano arresi, solo Atene resisteva strenuamente, quando all'improvviso un grande terremoto, suscitato da Nettuno che vedeva la sua stirpe degenerare, inghiottì Atlantide; immediatamente dopo un diluvio della durata di un giorno e una notte spazzava ogni più piccola traccia dell'isola.

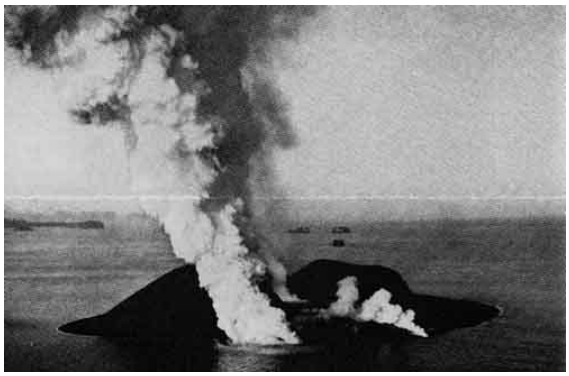


Lo schema di Atlantide ricostruito secondo la descrizione di Platone

Questo è quanto racconta Platone a proposito dell'isola misteriosa per eccellenza. Da allora una moltitudine di scienziati, geologi, archeologi, avventurieri hanno cercato le tracce di questa civiltà scomparsa e tuttora c'è chi disputa sul luogo del disastro e, addirittura, c'è chi cerca l'isola. Chi dice che le Canarie sono tutto ciò che rimane di questo continente perduto, chi invece la situa in altri luoghi, per non parlare dei romanzieri e dei cineasti che ne hanno tratto ispirazione per le loro opere di fantasia.

La storia o la leggenda di Atlantide deve però basarsi su qualche elemento di verità, dato che si tratta di un tema ricorrente nelle leggende di diverse popolazioni.

È verosimile che agli inizi dell'umanità una grande isola sia effettivamente sprofondata sotto il mare, cosa del resto relativamente comune perché verificatasi in altre isole in epoca storica e di cui abbiamo dettagliati resoconti: basta citare l'isola di Surtsey emersa improvvisamente dal mare nel novembre del 1963 a sudovest delle isole Westmann, lungo le coste dell'Islanda, con uno scenografico accompagnamento di vapori e di lava; l'attività eruttiva vulcanica fu tale che in breve tempo l'isola aveva raggiunto un'altezza di quasi duecento metri, o alla recentissima isola affiorata nella Polinesia francese. Forse l'evento non fu così drammatico come lo racconta Platone, avrebbe potuto trattarsi di un bradisismo durato lo spazio di una o due generazioni; un tale evento avrebbe certamente impressionato i primitivi i quali lo avrebbero tramandato oralmente ai loro discendenti.



L'isola vulcanica di Surtsey che, preceduta da vapori e lave, emerse improvvisamente nel novembre del 1963 a sud-ovest dell'isola di Westmann lungo le coste meridionali dell'Islanda.

Senza andare troppo lontano geograficamente, guardiamo sulla carta geografica il Mare del Nord: alcune linee batimetriche delimitano il Dogger Bank, ricco luogo di pesca, profondità circa 18 m su una superficie pari a quella dell'Olanda; attorno la profondità aumenta rapidamente.

Questo luogo 20.000 anni fa era un territorio asciutto. Nel Pleistocene grandi quantità d'acqua furono sottratte all'Oceano a causa della glaciazione, il livello del mare si abbassò e, una parte del Mare del Nord, il Dogger Bank appunto, rimase all'asciutto. Dapprima vi crebbero vegetazioni primitive come muschi e felci, poi, con i semi portati dal vento del continente, crebbero vere e proprie foreste popolate successivamente da animali come orsi, lupi, buoi selvatici, rinoceronti lanuti e mammut. Infine vi giunsero gli uomini, ben felici di trovare una nuova terra in cui cacciare questi animali con le loro primitive armi di pietra.

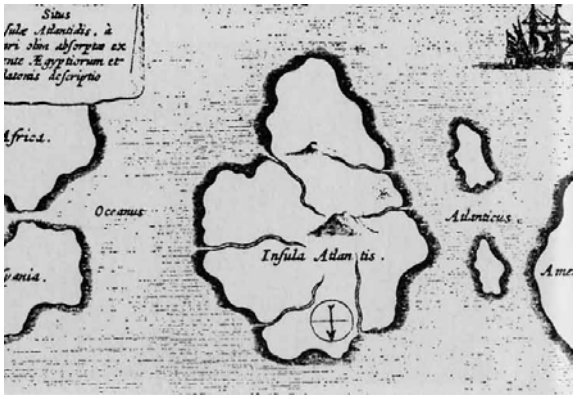
Quando i ghiacciai iniziarono a sciogliersi, il livello del mare riprese a salire e gli uomini furono costretti a fuggire sul continente, il territorio si trasformò in arcipelago e gli animali videro restringersi sempre più il loro spazio; il cibo divenne via via più scarso fino a quando il mare ricoperse tutto. Gli uomini che riuscirono a fuggire raccontarono ai vicini e ai discendenti questa catastrofe e questa potrebbe essere l'origine della storia dell'isola perduta.

Questi fatti entrarono a far parte della Storia quando le reti a strascico cominciarono a portare a galla oggetti non propriamente marini: frammenti di alberi, masse di torba, ossa che appartenevano ad animali terrestri e, infine, manufatti di pietra. Se ne occuparono paleontologi e geologi: fu così che venne riesumata la leggenda di Atlantide.

Ma l'isola perduta è un mito e non esiste soltanto Atlantide. Sulle mappe dell'atlante di Abraham Ortelius del 1588, in pieno Oceano Atlantico è riportata la presenza dell'isola di San Brandano. Questo santo irlandese, che forse non è mai

esistito, è il protagonista di una bizzarra quanto interessante avventura: esistono alcuni manoscritti, il più antico dei quali risale a poco prima del Mille, che raccontano la *Navigatio Sancti Brandani.* Il monaco un bel giorno decide di andare a trovare la Terra Promessa dei Santi che un suo confratello aveva intravisto in una precedente navigazione e, in compagnia di 13 monaci, arma un *curragh,* una di quelle leggerissime imbarcazioni irlandesi costituite da un telaio di legno ricoperto in passato da pelli di vacca ed oggi da tela incatramata e parte. Ma dove va? Non possiede strumenti di navigazione di alcun genere e, verosimilmente, si è improvvisato marinaio, eppoi un *curragh,* che è lungo sei metri ma largo poco più di un metro, come fa a contenere tutte quelle persone? È la fede che fa muovere il sant'uomo che, dopo 13 anni di navigazione e dopo averne viste di tutti i colori, trova finalmente l'isola tanto cercata, vede il Padreterno e torna felice in patria in tempo per fare una bella morte edificante. Fin qui la leggenda della *Navigatio.* Resta il fatto che questi manoscritti, risalenti a prima dei vichinghi, raccontano di incontri con mostri marini, con colonne di ghiaccio che non possono essere state che icebergs, con fuoco che esce dal mare (probabilmente la costa d'Islanda con i suoi fenomeni vulcanici) e, più stupefacente, lo sbarco in isole dal clima mite, piene di fiori colorati, di frutti dolcissimi tra cui grosse "noci sugose" che sono certamente le noci di cocco.

Sopra:
Le isole di San Brandano e di Brasil nell'atlante di Abraham Ortelius del 1588. Le due isole immaginarie furono riportate sugli atlanti anche nei secoli successivi, e i navigatori le cercavano accanitamente.



Qui a fianco:
L'isola di Atlantide secondo la mappa del gesuita Athanasius Kircher, vissuto nel XVII secolo. La mappa è orientata verso sud, secondo un costume molto più antico.

Conclusione: il redattore della *Navigatio* ha raggiunto, o ha riportato la descrizione di chi c'è stato, le isole tropicali, le Antille, forse l'America, non solo prima di Colombo, ma anche prima dei vichinghi.

Il fatto curioso è che la terra di San Brandano è stata riportata sulle carte nautiche e terrestri fino al XVIII secolo, dozzine di esperti navigatori e esploratori l'hanno cercata invano per secoli, gli ultimi pare siano stati i sovrani spagnoli che hanno inviato a cercarla esperti marinai per prenderne possesso prima di altri!

Un'altra isola che ha fatto impazzire i naviganti è quella detta "delle sette città". L'anno 734 della nostra era vede l'espansione saracena nel Mediterraneo e in Europa; specialmente la regione iberica è la più colpita e gli abitanti terrorizzati fuggono dove

possono. In Portogallo, il vescovo di Oporto sente il pericolo avvicinarsi ogni giorno di più fino a fargli prendere una decisione radicale: fuggire in pieno oceano, al largo, lontano dalla costa; nonostante i pericoli e i terrori che allora suscitavano quelle acque, il rischio di cadere in mano ai saraceni è ancora più grande.

Chiamate quindi a raccolta le sue genti, si imbarca in compagnia di altri sei vescovi con masserizie, cibo, animali e sementi e fugge verso l'ovest, verso le Azzorre. Nessuno seppe mai più nulla di loro.

Più di settecento anni dopo, nel 1447, l'America non è ancora stata scoperta, un capitano portoghese, Antonio Léon, proveniente dal Mediterraneo e diretto a Lisbona, poco fuori lo stretto di Gibilterra è sorpreso da una violenta burrasca e disalbera. Senza governo la nave viene trascinata al largo verso ovest-nord ovest; Léon tenta di raggiungere le Azzorre, ma queste gli sfuggono e la nave continua a correre sospinta dal mare verso acque sconosciute. A bordo ormai regna il terrore e gli uomini si considerano perduti quando, a un tratto, la tempesta sembra diminuire di forza e, al largo, appare un'isola a forma di mezzaluna dove la gente parla e capisce il portoghese e continua a chiedere se i saraceni hanno invaso la Spagna. L'isola, assai popolosa, era lunga 28 miglia ed aveva sette città, ognuna retta da un vescovo. Riparata la nave, Léon riesce a raggiungere Lisbona, annuncia la sua scoperta e l'isola viene inserita nelle carte a 46° di longitudine nord. L'isola "delle sette città" non fu più trovata anche se compare su diversi mappamondi tra i quali quello di Martin Behain di Norimberga del 1492; sei anni dopo una spedizione spagnola al comando di Pedro de Ayala non riesce a trovarla.

Nei primi anni del XIX secolo la nave *Barenetha* che la stava cercando fece naufragio su uno scoglio semisommerso proprio nel punto in cui avrebbe dovuto trovarsi l'isola, forse questo scoglio, battezzato col nome della nave che vi aveva fatto naufragio, era tutto ciò che restava dell'isola "delle sette città".

Infine il 22 agosto del 1948, il comandante della nave americana *American Scientist* diretta a Londra da New Orléans, evidentemente un appassionato cultore del mito dell'isola perduta, giunto a circa 550 miglia a nord-ovest delle Azzorre, dove si presumeva fosse localizzata l'isola, ridusse la velocità e cominciò a scandagliare con un primitivo strumento elettronico. Ben presto la profondità dell'Atlantico che in quelle zone è di circa 4.400 m si innalzò di colpo a soli 36 m tracciando i contorni di una montagna sottomarina le cui cime si trovavano a poche decine di metri sotto la superficie. Diffusa la notizia della sua scoperta, un'altra nave americana volle ripetere le misurazioni che confermarono la sensazionale scoperta.

Chissà se è vera la relazione delle due navi americane? Un comandante deve portare il più in fretta possibile la sua nave a destinazione e ho qualche difficoltà a credere che qualcuno si sia attardato a baloccarsi in astruse ricerche oceanografiche... e poi il numero sette fa pensare a qualcosa di mistico, alla cabala, una di quelle tante cose che si credono perché è bello crederci. Forse l'isola "delle sette città" sono le Azzorre (che sono nove, ma due sono molto piccole). Forse ne sentiremo ancora parlare.

C'è un'altra isola che rappresenta un mistero, la cui presenza era ancora segnalata

sulle carte nel 1932: Dougherty. L'aveva scoperta per caso, come sempre, nei primissimi anni del secolo scorso un baleniere, il comandante Swain di Nantucket, 1.800 miglia a Ovest di Capo Horn. Aveva fatto anche il punto nave: 59° Sud; circa 90° - 100° Ovest. A quel tempo il calcolo esatto della longitudine presentava ancora qualche problema per navi modeste come erano le baleniere perché l'acquisto di un buon cronometro era carissimo e in quei climi freddi e umidi non funzionava sempre bene. Inoltre i comandanti erano dei praticoni, capacissimi e di grande esperienza ma non sempre si trovavano a loro agio con le operazioni dell'aritmetica indispensabili per un corretto punto nave.

Tuttavia Swain fece del suo meglio, calcolò le dimensioni dell'isola (8 miglia di lunghezza per 2 o 3 di larghezza) e stimò la sua altezza massima intorno ai 25 m; essa era ricoperta di neve e ghiaccio, abitata da foche e numerosissimi uccelli marini. Qualche anno dopo l'isola fu avvistata da altri balenieri ma, nel 1830, due americani che volevano sbarcarvi non furono capaci di ritrovarla.

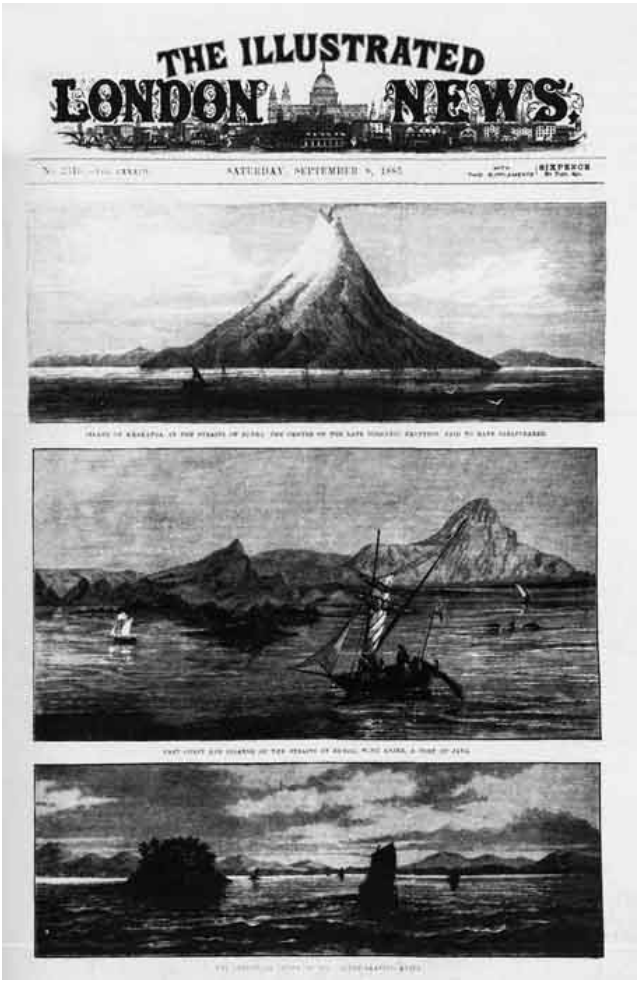
Nel 1841 il comandante Dougherty, che darà il nome all'isola, prenderà il punto con maggiore esattezza e la descriverà dettagliatamente; la posizione sarà in seguito riconfermata nel 1859 dal comandante Keates e l'isola finirà su tutti gli atlanti. Altri capitani fecero le loro osservazioni fino al 1893 quando il comandante neozelandese White la circumnavigò, ne fece una relazione e aggiunse che non c'era altra terra entro 1.100 miglia.

Dopo quest'ultimo avvistamento l'isola scomparve e non fu più ritrovata. Scott effettuò, nella zona dove era segnalata l'isola, vari scandagli e la profondità risultò essere di migliaia di metri, altre navi nel 1910, nel 1915 e nel 1930 effettuarono minuziose ricerche che non diedero alcun esito, tanto che, nel 1932, l'isola di Dougherty fu cancellata dalle carte.

Nel 1932 ci fu un caso piuttosto imbarazzante per la Marina Americana. Gli astronomi decisero che il luogo migliore per osservare un'attesissima eclisse totale di sole era l'isola di Sarah Ann, del gruppo delle Gilbert, nel Pacifico. La Marina Americana si mosse in anticipo per verificare se esisteva la possibilità di sistemare le complicate apparecchiature a Sarah Ann ma non riuscirono a trovarla e l'eclisse dovette essere osservata dalle isole di Canton e di Enderby, cinquecento miglia più a levante.

Questa rassegna di isole che scompaiono potrebbe continuare a lungo. È dunque possibile che un'isola vada e venga con tanta facilità? È vero che in passato i marinai usavano strumenti abbastanza primitivi e quindi le posizioni potevano essere errate generando confusione, è vero che talvolta adattavano i loro racconti ai desideri di chi aveva finanziato le spedizioni, è vero, infine, che il gusto del misterioso induce a credere e ad inventare storie incredibili ma certamente non possiamo escludere le catastrofi naturali che ci furono e che si susseguono con regolarità sul nostro inquieto pianeta.

Pensiamo all’esplosione di Krakatoa nello stretto della Sonda, tra Giava e Sumatra. Già nel 1680 c’era stata un’eruzione del vulcano dell’isola ma da allora il vulcano era rimasto tranquillo. Nell’agosto del 1883 si ebbe una serie di piccole scosse di terremoto e dalla bocca del vulcano cominciarono a uscire fumo, gas e vapori accompagnati da sibili ed esplosioni, ma il fenomeno non destò molta preoccupazione. Quando la terra divenne infuocata al punto che gli indigeni non potevano più camminare senza scarpe cominciarono a preoccuparsi e in molti presero il largo con varie imbarcazioni. Il 27 agosto avvenne l’eruzione.



La notizia dell’esplosione del vulcano Krakatoa come fu data dall’«Illustrated London News» del 1883. Una catastrofe simile avrebbe potuto determinare la scomparsa di Atlantide descritta da Platone nel *Krizia.*

Fu qualcosa che riportava ai primissimi anni della Terra, qualcosa che l’uomo moderno non aveva mai immaginato. Giganteschi pezzi di crosta terrestre furono scagliati in aria per migliaia di metri, frammenti di roccia incandescente ricaddero a molte miglia di distanza. Colpirono case, navi, persone; palazzi e costruzioni civili svanirono senza lasciar traccia. Un’onda di marea alta oltre trenta metri invase le terre schiacciando e distruggendo ogni cosa e, quando si ritrasse, trascinò in mare giganteschi pezzi di isola con alberi, case, persone. Gli effetti si sentirono in tutto il mondo, a Manila gli abitanti credettero che al largo flotte navali si affrontassero o facessero esercitazioni di tiro ma si trattava degli scoppi del vulcano di Krakatoa. Dicono che l’esplosione fu udita ad Istanbul, in Australia e in Giappone. Per quasi un anno le ceneri del vulcano sospinte nell’atmosfera ricaddero sulla Terra creando dei magnifici tramonti. Quando tutto fu finito erano scomparse oltre 36.000 persone ma il numero esatto era certamente molto più alto, l’isola finì letteralmente scomparsa, restava solo una parte del cratere e intorno la profondità del mare superava i mille metri.

In Mediterraneo abbiamo un’isola che intorno alla metà del II millennio a.C. subì un’esplosione quattro volte più violenta di quella del Krakatoa, dicono alcuni sismologi. Si tratta di Thera, più nota come Santorino, nel mar Egeo. Se questo è vero la fantasia non è sufficiente per immaginare quali debbono essere stati gli effetti di quest’esplosione in un bacino chiuso come quello del Mediterraneo e le sue

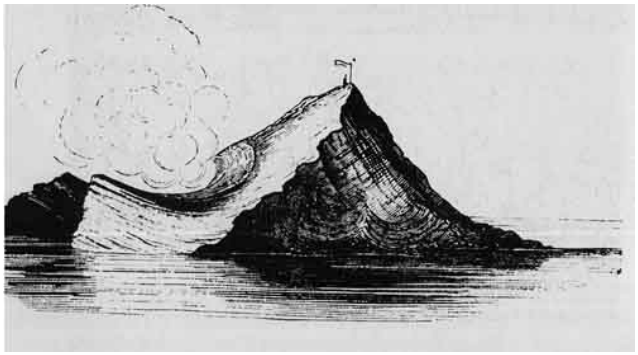
ripercussioni sulle coste; Cousteau pensa che questa sia la vera Atlantide.

E, dopo tante tragedie, ecco la farsa, proprio vicino alle coste dell'Italia. Nel luglio del 1831, a circa 25 miglia a sud-ovest di Sciacca, in Sicilia, preceduta da misteriosi vapori fuoriuscenti dal mare, sorse una piccola isola battezzata subito Ferdinandea, dal nome del re delle Due Sicilie. È alta 65 m e ha un perimetro inferiore ai 4 km. Ma l'isola è anche vicina a Malta e il governo di quel paese la reclama subito per sé e la chiama "di Graham"; mentre i diplomatici litigano, nel dicembre dello stesso anno la natura pensa lei a dirimere la questione internazionale in modo salomonico e inoppugnabile: semplicemente facendola scomparire sotto le acque del Canale di Sicilia. La cosa sembrerebbe finita lì, ma nel 1863, in seguito a un terremoto, Ferdinandea/Graham risorge dalle acque come uno spettro ma questa volta non ci sono liti perché la forza del mare agisce sulla scarsa compattezza delle rocce appena nate e l'isola si inabissa nuovamente prima che i governi riprendano la contesa.

Oggi Ferdinandea giace a una decina di metri sotto il livello del mare, in quel tratto del Canale di Sicilia detto banco di Graham: si tratta di un bassofondo pericoloso per la navigazione perché in alcuni punti la profondità è inferiore agli 8 m. Ci possiamo aspettare un'ulteriore resurrezione?

Questo episodio può, comunque, in parte spiegare perché alcune isole sembrino farsi beffa dei marinai giocando con loro a nascondino.

L'isolotto fantasma di Graham detto anche Isola Ferdinandea nel Canale di Sicilia. Emerso nel 1831, sprofondò in mare pochi mesi dopo mentre Malta e Regno delle Due Sicilie se ne contendevano il possesso.



APPENDICE I
AVVERTENZA

In questo libro sono sempre stati usati linguaggio e termini marinareschi quando si è parlato di cose o fatti concernenti una nave, perché chi è stato in mare è abituato a pensare in questi termini e sarebbe cosa innaturale e faticosa usare la lingua per così dire “terrestre”; inoltre, per dirla con Conrad, “prendersi delle libertà col linguaggio tecnico è un delitto contro la chiarezza, la precisione e la bellezza della perfetta espressione”.

Per facilitarne la comprensione, consigliamo chi non ha dimestichezza con le navi e la navigazione di leggere le seguenti nozioni di carattere generale.

Le dimensioni di una nave, oltre che in metri lineari, vengono espresse in tonnellate (tons), misura che soltanto per le navi da guerra indica il dislocamento, cioè il peso dell’acqua spostata dalla nave (che equivale al peso della nave stessa), mentre per le navi mercantili si indica in tonnellate di stazza lorda (tsl), il volume di tutti gli spazi interni compresi quelli occupati dai motori, dai serbatoi e dagli alloggi dell’equipaggio. Una tsl, quindi, indica il *volume e non il peso* e corrisponde a 2, 832 metri cubi. La stazza netta invece indica il volume utile per il carico.

Da molti anni ormai si indica in tons di portata lorda (singolare ton pari a 1016 kg) la grandezza di una nave, perché per lo stesso bastimento, il valore della portata lorda in tons di peso è più comodo di quello delle tsl di volume, per calcolare quanto può essere caricata una nave.

La distanza e la velocità in mare sono espresse rispettivamente in miglia marine e nodi, per cui si dirà, ad esempio, che una nave naviga a 12 nodi o a 12 miglia orarie, mai 12 nodi l’ora, perché sarebbe una ripetizione, dato che il nodo, misura di velocità, equivale a un miglio all’ora; peggio, non si dirà mai che un luogo è distante da un altro... cento nodi.

Molti si chiedono perché non si usi il sistema metrico decimale e quindi non si usino i km e i km orari; il fatto è che per i calcoli di navigazione è molto più semplice computare in miglia marine le distanze sulla carta nautica, poiché il miglio marino (pari a 1, 853 km) corrisponde a un minuto primo di latitudine, già indicato sui bordi della carta nautica, e questo facilita enormemente i conteggi. Per trasformare rapidamente (e approssimativamente) le miglia o i nodi in km o km orari basta raddoppiare e togliere 1/10; per trasformare i chilometri in miglia marine, dividere per due e aggiungere 1/10.

La posizione di una nave in mare si rileva con le coordinate di latitudine (paralleli)

e di longitudine (meridiani). La latitudine si misura in gradi, primi e secondi, ed è compresa tra 0° e 90° a Nord o a Sud dell'equatore. Analogamente si misura la longitudine che è compresa in 180° ad Est o a Ovest del meridiano di Greenwich che per convenzione internazionale è considerato il primo meridiano. L'incontro delle due coordinate dà la posizione esatta della nave, il cosiddetto "punto nave".

La rotta è la direzione della nave; la si mantiene con l'ausilio della bussola il cui quadrante circolare è suddiviso in 360°. Considerando 0° (o 360°, che è lo stesso), che equivale a Nord e andando in senso orario, se faremo rotta verso Est, la bussola indicherà 90° (si dice zero-nove-zero), se verso Sud 180° (uno-otto-zero), e così via sino a tornare a Nord, indicato con 360°. Poiché il piatto calamitato e girevole della bussola volge sempre al Nord, facendo collimare la linea di fede marcata sul bordo dello strumento con la rotta che si intende seguire, marcata sul piatto, la bussola indicherà ogni variazione dalla rotta stabilita che il timoniere potrà facilmente correggere.

Non si è mai detto in questo libro babordo e tribordo, come si legge nella bassa letteratura d'avventure, perché sono termini tratti dal linguaggio marinaresco francese, mai usati dai marinai italiani, che dicono invece rispettivamente sinistra e dritta. Così pure non si è mai usato il termine corde, impiegate da pompieri e alpinisti, non dai marinai i quali parlano di cime e cavi.

Infine una nave non getta l'ancora, come dicono quelli di terra, ma dà fondo.

APPENDICE II
GLOSSARIO

Abbordo, urto o collisione tra due navi.

Accostare, quando una nave, mediante l'uso del timone, volge la prua a dritta o a sinistra rispetto alla sua rotta.

A riva, espressione che in marina indica tutto ciò che si trova in alto e sull'alberatura.

Battagliola, ringhiera posta lungo il ponte tutto attorno allo scafo per evitare di cadere in mare.

Boccaporto, aperture quadrangolari sul ponte delle navi che servono per il carico delle merci nella stiva.

Bompresso, albero semi orizzontale che sporge dall'estrema prua delle navi a vela sul quale sono fissati i fiocchi.

Bozzello, carrucola, per lo più in legno sulle navi del passato.

Brick o **Brig goletta,** nave a due alberi con vele quadre sull'albero di Trinchetto (quello a prua) e vele auriche (trapezoidali) su quello maestro (quello a poppa).

Brigantino, veliero a due alberi con vele quadre; detto anche *Brick* o *Brig.*

Cappa, (essere in o alla) particolare andatura che una nave è costretta a prendere per fronteggiare il mare con il minimo danno per le attrezzature. La velocità è ridotta al minimo sufficiente per governare.

Carena, la parte della nave che è sotto la superficie dell'acqua, detta anche opera viva.

Cassero, parte scoperta del ponte compresa tra l'albero maestro e quello di mezzana.

Castello di prua, ponte sopraelevato rispetto a quello di coperta che va dall'estrema prua sino a una certa distanza del primo albero. È, o meglio era, il locale alloggio dei marinai.

Chiesuola, alloggio della bussola in materiale non magnetico (per non influenzarne i dati) posto davanti al timone.

Chiglia, il primo e più importante pezzo di costruzione dell'ossatura della nave, centro della carena.

Clipper, grandi e velocissime navi a vele quadre in uso nella prima metà del XIX secolo per il trasporto di passeggeri o di merci pregiate. Furono le più belle navi a vela e scomparvero progressivamente con il sopravvento del vapore.

Coffa, piattaforma semicircolare su ogni albero delle navi a vele quadre; serve per

dare alle sartie l'angolatura necessaria alla loro funzione, ed è una comodità per i marinai addetti alla manovra delle vele sui pennoni oltre a costituire un eccellente posto di vedetta.

Cutter, veliero di origine britannica dallo scafo sottile e leggero ad un solo albero a vela aurica (trapezoidale) con due o più fiocchi e una trinchettina.

Drizza, cavo che serve per alzare e ammainare le vele.

Falchetta, orlo superiore della murata.

Fiocco, vela triangolare di prua, la cui base, andando verso poppa, non superi la base dell'albero, altrimenti si parlerà di *genoa.*

Frenello, i cavi d'acciaio che comunicano al timone i comandi impressi dalla ruota.

Goletta, veliero a due alberi a vele auriche (trapezoidali) e bompresso.

HMS, sigla premessa sempre al nome delle navi da guerra inglesi, sta per *Her Majesty Ship* (Nave di Sua Maestà britannica).

Ingavonamento, una nave si dice ingavonata quando sotto una violenta raffica si inclina sul lato opposto a quello da cui spira il vento fino a che l'acqua supera il bordo, giunge in coperta e rimane in tale posizione. Se non riesce a sollevarsi manovrando adeguatamente e, durante l'inclinazione, il carico si sposta da quel lato, la nave rimane inclinata in una pericolosissima posizione che può portarla rapidamente a fare scuffia.

Lifeboat, imbarcazione concepita appositamente per i salvataggi; sono estremamente robuste ed autoraddrizzanti, e possono operare in condizioni di mare proibitive per ogni altra imbarcazione.

Lunghezza fuori tutto, l'estrema lunghezza di uno scafo misurata tra i suoi massimi ingombri di prua e di poppa, contrapposta alla lunghezza al galleggiamento che, come dice il nome, è quella misurata lungo la carena tra i due punti dove lo scafo si immerge in acqua.

Manovre correnti, tutti i cavi che servono per il governo dell'imbarcazione (regolazione delle vele) per esempio scotte e drizze.

Manovre fisse, tutti i cavi la cui funzione è di reggere l'alberatura. Si dicono così perché una volta tesi al loro posto, non si toccano più se non per tenderli di nuovo qualora si fossero allentati, per esempio sartie e stralli.

Mascone, ciascuno dei due lati della prua di una nave. Avvistare qualcosa al mascone significa nella direzione del mascone di dritta o di sinistra rispetto al ponte di comando.

Murata, fianco della nave dalla linea di galleggiamento in su.

Nave a palo, nave a vela a quattro alberi; i primi tre sono a vele quadre, l'ultimo a poppa a vela aurica (trapezoidale).

Nido d'aquila, abitacolo posto in alto sull'alberatura che serve alla vedetta.

Opera morta, la parte emersa dello scafo.

Opera viva, tutta la parte immersa dello scafo (carena).

Osteriggio, coperture di alcuni boccaporti spesso a guisa d'abbaino che permettono il passaggio di un uomo e servono a dare aria e luce ai locali sottostanti.

Panna (mettere in), manovra che riduce in stato di relativa immobilità un veliero

orientando in modo contrastante le sue vele. Le navi a motore lasciano il motore acceso senza comunicarne il movimento all'elica.

Paratia, tramezzo verticale che suddivide lo spazio interno dello scafo ed ha funzione di rinforzo e di sicurezza in quanto, se a tenuta stagna, in caso di falla evita che l'acqua allaghi interamente lo scafo.

Plancia, ponte di comando.

Poggiare, allontanare la prua della nave dalla direzione del vento. Significa anche rifugiarsi in un porto o mettersi a ridosso di un'isola per il cattivo tempo.

Quadrato, locale riservato agli ufficiali e arredato con tavolo e sedie.

Quarta, uno dei sei turni di guardia di quattro ore in cui è divisa la giornata a bordo delle navi; ogni quarta è segnalata con la campana di bordo. In passato veniva usato anche per indicare le suddivisioni della rosa dei venti, in numero di 32.

Sagola, piccola cima usata per essere lanciata o per alzare le bandiere.

Sartie, cavi fissi che sorreggono lateralmente l'alberatura.

Scandaglio, dispositivo per misurare la profondità del mare. In passato era costituito da un peso legato a una lunga cima; oggi si usano quelli ad ultrasuoni.

Scappavia, piccola imbarcazione a bordo delle navi che serve per recarsi a terra.

Schooner, locuzione inglese diffusissima per goletta (vedi).

Scotta, cavi che servono per regolare le vele rispetto alla direzione di provenienza del vento, tirando verso poppa i lati inferiori.

Scuffia, fare scuffia o scuffiare si dice di nave che sta per capovolgersi.

Snorckel, dispositivo di aerazione che permette ai sommergibili di navigare appena sotto la superficie usando i motori diesel (che necessitano di ossigeno) e non quelli elettrici che hanno un'autonomia limitata.

Specchio, cilindro metallico con il fondo di vetro. Lievemente immerso in acqua consente di vedere chiaramente in profondità. Molto usato dai pescatori di polpi o per seguire il lavoro dei palombari a piccola profondità in acque limpide.

Strallo, cavo fisso che sostiene longitudinalmente l'alberatura.

Tagliamare, l'estrema prua dello scafo che fende la superficie del mare nel suo cammino.

Trabaccolo, piccolo veliero a due alberi con vele al terzo. Era in uso nell'Adriatico.

Trawler, imbarcazione a motore per la pesca a strascico del Mare del Nord e della Manica.

Trinchettina, vela di prua, simile a un fiocco, di ridotte dimensioni, fissata internamente allo strallo.

Trinchetto, il primo albero a partire dalla prua.

USS, sigla premessa sempre al nome delle navi da guerra americane, sta per *United States Ship,* Nave degli Stati Uniti.

Vela di strallo, vele triangolari che si alzano tra due alberi di una nave a vela.

BIBLIOGRAFIA

A.A.V.V., *A World of Luck,* Alexandria, 1991.
ARMSTRONG, *Sea Phantoms,* London, 1956.
ARONA, *Tutte Storie,* Genova, 1994.
BASSETT, *Legends and Superstitions of the Sea,* London, 1835.
BEKKER, *Storia della Marina del III Reich,* (trad. it.) Milano, 1977.
BOTTREL, *Traditions of West Cornwall,* Penzance, 1873
BRAVETTA, *Leggende del mare e superstizioni,* s.l., 1908.
BRUNVALD, *Leggende metropolitane,* (trad. it.) Genova, 1988.
BRUNVALD, *Nuove leggende metropolitane,* (trad. it.) Genova, 1991.
CARSON, *The Sea around Us,* New York, 1952.
CARTER, *Goodwin Sands,* Constable, 1953.
CONRAD, *The Nigger of the «Narcissus»,* London, 1936.
CONRAD, *The Mirror of the Sea,* Hamburg, 1936.
COSTA, *Gli Angeli di Legno. Il libro completo delle polene,* Milano, 1980.
CRODI (DE LA), *Mysteries of the Sea,* s.d.
DE WLTT, *Forgotten Mysteries,* Chicago, 1947.
DUGAN, *The Great Iron Ship,* New York, 1953.
EDWARDS, *Stranger than Science,* New York, 1959.
FARMER, *Beginning: Creation Myths of the World,* New York, 1979.
FOURNIER, *Hydrographie,* Paris, 1643.
GADDIS, *Invisible Horizons,* New York, 1965.
GOMES DE BRITO, *Historia Tragico-Maritima,* Lisboa, 1735.
GRAF, *Miti, Leggende e Superstizioni del Medio Evo,* Torino, 1892.
GRASS, *Il tamburo di latta,* (trad. it.) Milano, 1962.
HADFIELD, *The Phantom Ships and others Ghost Stories of the Sea,* London, 1937.
HAMILTON, - PATERSON, *Seven-tenths,* London, 1992.
HAYET, *Vita e costumi a bordo dei grandi velieri,* (trad. it.) Milano, 1973.
KAPFERER, *Le voci che corrono,* (trad. it.) Milano, 1988.
LA BORDE (DE), *Rélation de l'origine, moeurs... des caraibes sauvages des isles Antilles de l'Amerique,* Paris, 1634.
LAMONT BROWN, *Phantoms of the Sea,* London, 1972.
LATIL (DE), *À la Recherche du Monde Marin,* Paris, 1954.
LITTLE, *Brendan the Navigator,* Dublin, 1946.
MAZZARELLA, *Velieri,* Palermo, 1993.
MELVILLE, *Moby Dick,* s.d.

MELVILLE, *White Jacket,* s.d.
MERRIEN, *Légendaire de la Mer,* Paris, 1969.
MUNSTER, *Cosmographia Universalis,* Basel, 1558.
OLAUS MAGNUS, *Historia de gentibus septentrionalibus,* Venezia, 1561.
O'MEHARA, *The Voyage of Saint Brendan,* Pordaoise, 1976.
RIPLEY, *Believe it or Not,* New York, 1934.
ROBERTSON, *Futility,* London, 1898.
ROWE SNOW, *Mysteries and Adventures along the Atlantic Coast,* New York, 1948.
RUGE, *Der Seekrieg,* Stuttgart, 1954.
SAVI-LOPEZ, *Leggende del mare,* Torino, 1894.
SEBILLOT, *Contes des Marins,* 1882.
SEBILLOT, *Legendes, croyances et superstitions de la mer,* 1886.
STOKES, *Mysteries of the Sea: a Book of Strange Tales,* New York, s.d.
THORNDIKE, *Mysteries of the Deep,* New York, 1980.
WHIMPER, *The Romance of the Sea: its Fictions, Facts and Folklore,* London, 1896.

E inoltre le seguenti pubblicazioni periodiche:

«The Illustrated London News», «L'Illustration», «L'Illustrazione Italiana», «Je Sais Tout», «The Graphic», «Black and White», «Harper's Weekly», «Jugend», «National Geographic Magazine», «The Mariner's Mirror», «Fate», «True», «Coronet».